DIE ZWEI WEISSEN VÖLKER!



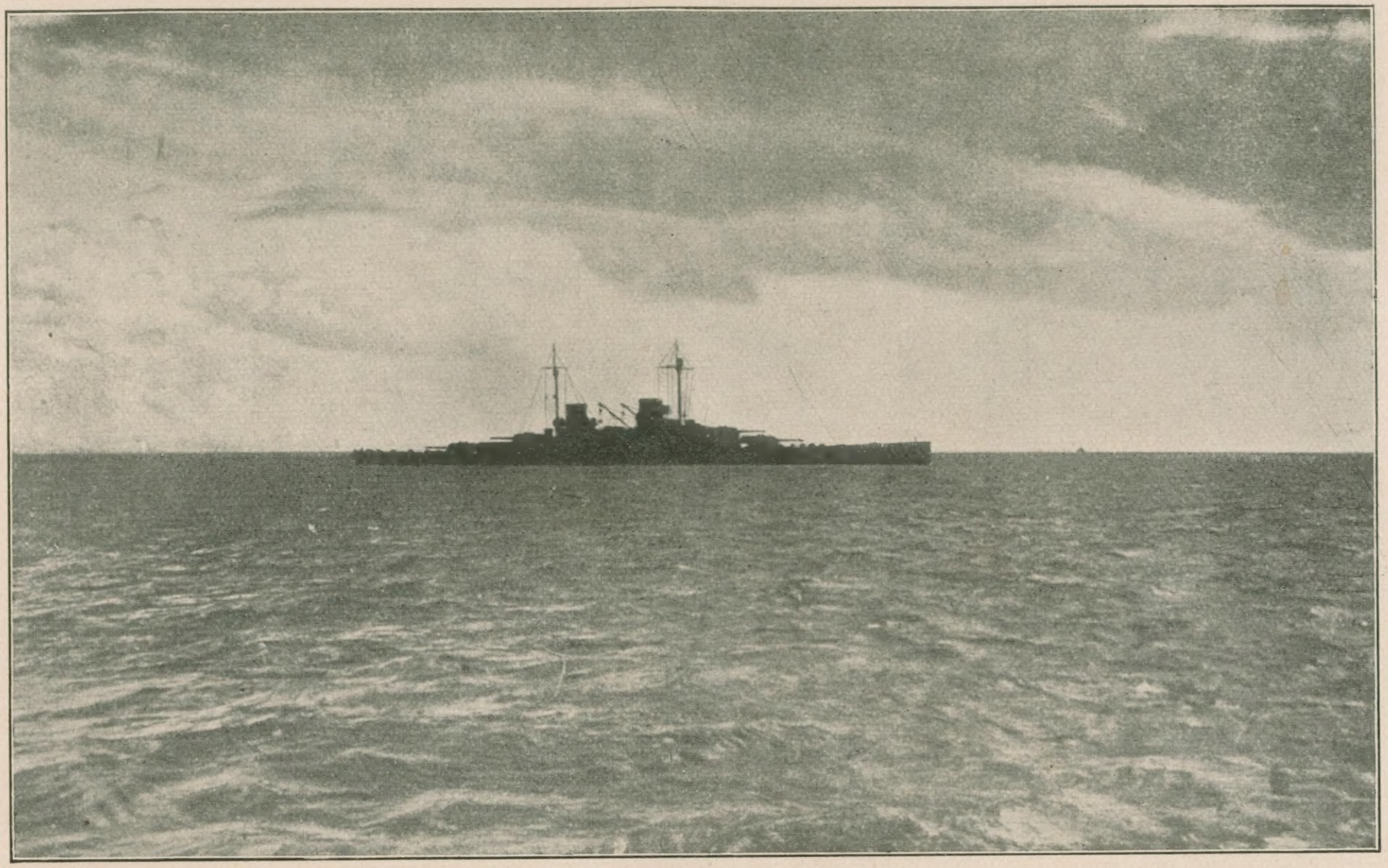
VON
GEORG VON HASE

GEORG VON HASE / DIE ZWEI WEISSEN VÖLKER!

1420

Wilhelm Kemp.

1921.



Der deutsche Schlachtkreuzer „Derfflinger“ vor Anker.

DIE ZWEI WEISSEN VÖLKER!

(THE TWO WHITE NATIONS!)

DEUTSCH-ENGLISCHE
ERINNERUNGEN EINES
DEUTSCHEN SEEOFFIZIERS

VON

GEORG VON HASE

FREGATTENKAPITÄN A. D.

MIT 23 ABBILDUNGEN UND 2 GEFECHTSSKIZZEN

ZWEITE AUFLAGE
5.—10. TAUSEND

LEIPZIG
VERLAG VON K. F. KOEHLER
1920

COPYRIGHT 1920 BY K. F. KOEHLER, VERLAG, LEIPZIG

MEINEN KINDERN

KARL, HANS JÜRGEN, URSULA UND BARBARA

ZU EIGEN

VORWORT

Unsagbar Hartes steht uns Deutschen bevor. Unsere Jugend wird aufwachsen in einem unterjochten Deutschland, in dem fremde Machthaber uns zwingen, ihnen Frohndienste zu leisten. Wir werden erleben, wie die Angelsachsen uns Deutsche über die Achsel ansehen. Selbst Franzosen und Italiener und andere Völker, die geistig, sittlich und körperlich unter uns stehen, werden sich erkühnen, in uns Deutschen die rohen und mit Recht bestraften Barbaren zu sehen.

Ich habe das feste Zutrauen, daß sich unsere deutsche Jugend dadurch nicht irremachen lassen wird. Kühne deutsche Männer und Jünglinge müssen und werden sich auch jetzt dafür einsetzen, daß unser Volk sich nicht in schwächlicher, unfreier und undeutscher Lebens- und Weltanschauung seine Eigenart verkümmern läßt. Der deutschen Jugend in den ihr bevorstehenden Kämpfen mit Rat und Tat beizustehen, ist die Pflicht von uns Älteren. Hierzu gehört, daß wir die Erinnerung an das pflegen, was das deutsche Volk stolz und stark gemacht hat; und an die Taten und Zeiten, in denen es sich als echtes Herrenvolk erwiesen hat.

Zwei Kulturkreise erschlossen sich mir in den 22 Jahren, in denen ich als Seeoffizier unserem Vaterlande dienen durfte: der Kulturkreis des deutschen Offiziers und der des Seemanns. Wenn ich heute, nachdem die Revolution und unsere Niederlage uns Deutschen diese beiden Kulturkreise fast restlos zerschmettert hat, an die Vergangenheit zurückdenke, so tue ich es in dem Gefühl der Dankbarkeit gegen meinen Beruf, in welchem ich die ganze Zeit mit deutschen Männern und Jünglingen zusammen gelebt und gewirkt habe, die kern-

deutsch waren und die in Kriegs- und in Friedenszeiten ihre Tatkraft und ihr Leben einsetzten für Deutschlands Größe. Und ich bin meinem Berufe dankbar, daß er mich mit fast allen Völkern der Erde unter Bedingungen in Berührung gebracht hat, die mich stets stolz darauf sein ließen, Deutscher und Seemann zu sein.

Wenn ich jetzt aus der Zeit meines bisherigen Berufes erzähle, möchte ich dazu beitragen, die deutsche Jugend mit derselben Freude an unserem Vaterlande zu erfüllen, die uns deutsche Männer erfüllt hat, bevor wir gegen eine Welt von Feinden unser Schwert ziehen mußten. Und mit demselben Stolze, mit dem wir in dem Gefühle des keinem Volke in irgendeiner Beziehung unterlegenen Volkes vier lange Jahre gekämpft haben und von Sieg zu Sieg geschritten sind, bis wir schließlich zusammenbrachen, als ihrem Wesen nach undeutsche Männer unseres eigenen Volkes uns die Waffen im falschesten Augenblicke aus der Hand schlugen.

Von zwei historischen Begegnungen von Deutschen mit Engländern soll mein Büchlein berichten.

Die erste Begegnung fand kurz vor Ausbruch des Krieges statt und war wie nichts anderes charakteristisch für das Verhältnis, in dem wir Deutsche damals zu unseren jetzigen Todfeinden, den Engländern, standen. Es war im Juni 1914, daß ein großes englisches Geschwader Kiel besuchte. Ich wurde damals für die Dauer der Anwesenheit dieses Geschwaders in Kiel zur persönlichen Dienstleistung bei dem englischen Geschwaderchef, Vizeadmiral Sir George Warrender kommandiert. Ich wohnte in dieser Zeit, in die der Mord von Serajewo fiel, zusammen mit dem englischen Botschafter Sir Edward Goschen und anderen Gästen des Admirals an Bord seines Flaggschiffes „King George V.“. Meine Erlebnisse und Eindrücke in dieser Zeit an Bord des „King George V.“ habe ich unter Benutzung täglich gemachter tagebuchförmiger Notizen unmittelbar nach der Abreise des englischen Geschwaders Anfang Juli 1914 niedergeschrieben.

Die zweite historische Begegnung, von der ich berichten will, war die Skagerrak-Schlacht. Ich hatte in der Skagerrak-Schlacht das Glück, als erster Artillerieoffizier unseres größten, stärksten und schnellsten Großkampfschiffes, des Schlachtkreuzers „Derfflinger", in das heißeste Schlachtgetümmel hineinzukommen, sämtliche Phasen der Schlacht mitzuerleben und dabei zu der Vernichtung der beiden englischen Schlachtkreuzer „Queen Mary" und „Invincible" entscheidend beizutragen. Da es zur Zeit noch keine Darstellung der Schlacht gibt, in der ein Mitkämpfer die Schlacht völlig unparteiisch und frei von den Fesseln der Zensur beschreibt und beurteilt, so habe ich mich bei der Beschreibung meiner Erlebnisse bemüht, die Ereignisse nur vom historischen, völlig unparteiischen Standpunkte zu schildern und die Schlacht, soweit ich sie habe übersehen können, so darzustellen, wie sie wirklich verlaufen ist.

Bevor ich nun diese beiden historisch gewordenen Begegnungen beschreibe, möchte ich an dieser Stelle noch kurz ein klassisches Beispiel dafür anführen, wie vor dem Kriege trotz allen Neides und Konkurrenzkampfes kein echter Engländer daran gedacht hat, in einem echten Deutschen etwas anderes zu sehen, als einen Vertreter eines ebenbürtigen und stammverwandten Volkes.

Es war im Jahre 1913.

Vor der albanischen Küste lagen Schiffe fast aller Nationen zu Anker. Der Kommandant des deutschen Kreuzers „Breslau" hatte die Admirale und Kommandanten aller Nationen zu sich zu Tisch geladen. Neben dem deutschen Kommandanten saß der englische Admiral, ringsum zwischen Deutschen und Engländern saßen Italiener, Franzosen, Russen, Spanier, Türken, Griechen und Albaner in buntem Gemisch. Es wurden Trinksprüche ausgebracht. Man unterhielt sich lebhaft in allen möglichen Sprachen über die politischen Ereignisse. Der englische Admiral und der deutsche Kommandant sahen sich heimlich prüfend die Mitglieder der Tafelrunde

näher an und tauschten die gemachten Beobachtungen über die verschiedenartigen Völkertypen miteinander aus.

Plötzlich erhebt der englische Admiral sein Glas, sieht dem deutschen Kommandanten scharf in seine blauen Augen und raunt ihm, als die Gläser zusammenklingen, leise zu: „The two white nations!“ („Die zwei weißen Völker!“) Blitzenden Auges sahen sich die beiden Germanen an, die Vertreter der beiden größten seefahrenden germanischen Völker. Sie fühlten, daß sie eines Stammes waren, ursprünglich Glieder eines und desselben edlen Volkes!

So und nicht anders fühlten vor dem Kriege alle echten Deutschen und alle echten Engländer!

Und jetzt? Jetzt wagen es das englische Volk und seine Trabanten uns „Hunnen“ zu nennen! Das andere der „two white nations“ gibt unserem edlen Volke, das für Recht und Freiheit, Heim und Herd gekämpft hat, wie noch kein Volk der Welt zuvor, den Namen eines mongolischen Volkes von tiefstem Kulturstand!

Deutsche Männer! Deutsche Jugend! Laßt euch durch solche dumme Unverschämtheiten nicht kränken! Beweist unseren Feinden täglich durch die Tat, daß der Kulturstand unseres Volkes nicht niedriger ist, als der irgendeines anderen Volkes in der Welt. Und sorgt dafür, daß die Welt die Wahrheit erkennt, daß wir den Krieg nicht weniger ritterlich geführt haben als unsere Gegner, die uns nur durch ihre grausamen Maßnahmen zu harten Vergeltungsmaßregeln gezwungen haben.

INHALTS-VERZEICHNIS

Seite

Erster Teil: Die Kieler Woche 1914 1

Zweiter Teil: Die Seeschlacht vor dem Skagerrak:

1. Kapitel: Erste Begegnungen mit englischen Seestreitkräften 37

2. Kapitel: Die artilleristischen Grundlagen des Kampfes auf hoher See 42

3. Kapitel: Die seetaktischen Grundlagen des Kampfes auf hoher See 57

4. Kapitel: Der historische Wert persönlicher Darstellungen von Seegefechten 62

5. Kapitel: An Bord des „Derfflinger" während des Vormarsches nach dem Skagerrak 73

6. Kapitel: Der erste Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (5 Uhr 48 Minuten bis 6 Uhr 55 Minuten). Kampf mit der „Queen Mary". Torpedobootsangriffe und ihre Abwehr . . 84

7. Kapitel: Der zweite Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (6 Uhr 55 Minuten bis 7 Uhr 50 Minuten). Kampf mit dem fünften Linienschiffsgeschwader. Beattys Überflügelungsmanöver . 108

8. Kapitel: Der dritte Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (7 Uhr 50 Minuten bis 9 Uhr 5 Minuten). Heiße Kämpfe mit Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobooten. Vernichtung der „Invincible". „Derfflinger" muß zum Klarieren des Torpedonetzes stoppen 111

9. Kapitel: Der vierte Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (9 Uhr 5 Minuten bis 9 Uhr 37 Minuten). Die Todesfahrt der Schlachtkreuzer. Admiral Scheer entzieht die Flotte der Umklammerung. Torpedobootsangriffe, Loslösung vom Feind . 124

10. Kapitel: Der fünfte Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (9 Uhr 37 Minuten bis 10 Uhr 35 Minuten) und die Nacht zum 1. Juni. Letztes Feuergefecht. Die Nachtgefechte. Untergang der „Pommern“ . . . . Seite 136

11. Kapitel: Betrachtungen über die Skagerrak-Schlacht 145

Anhang:

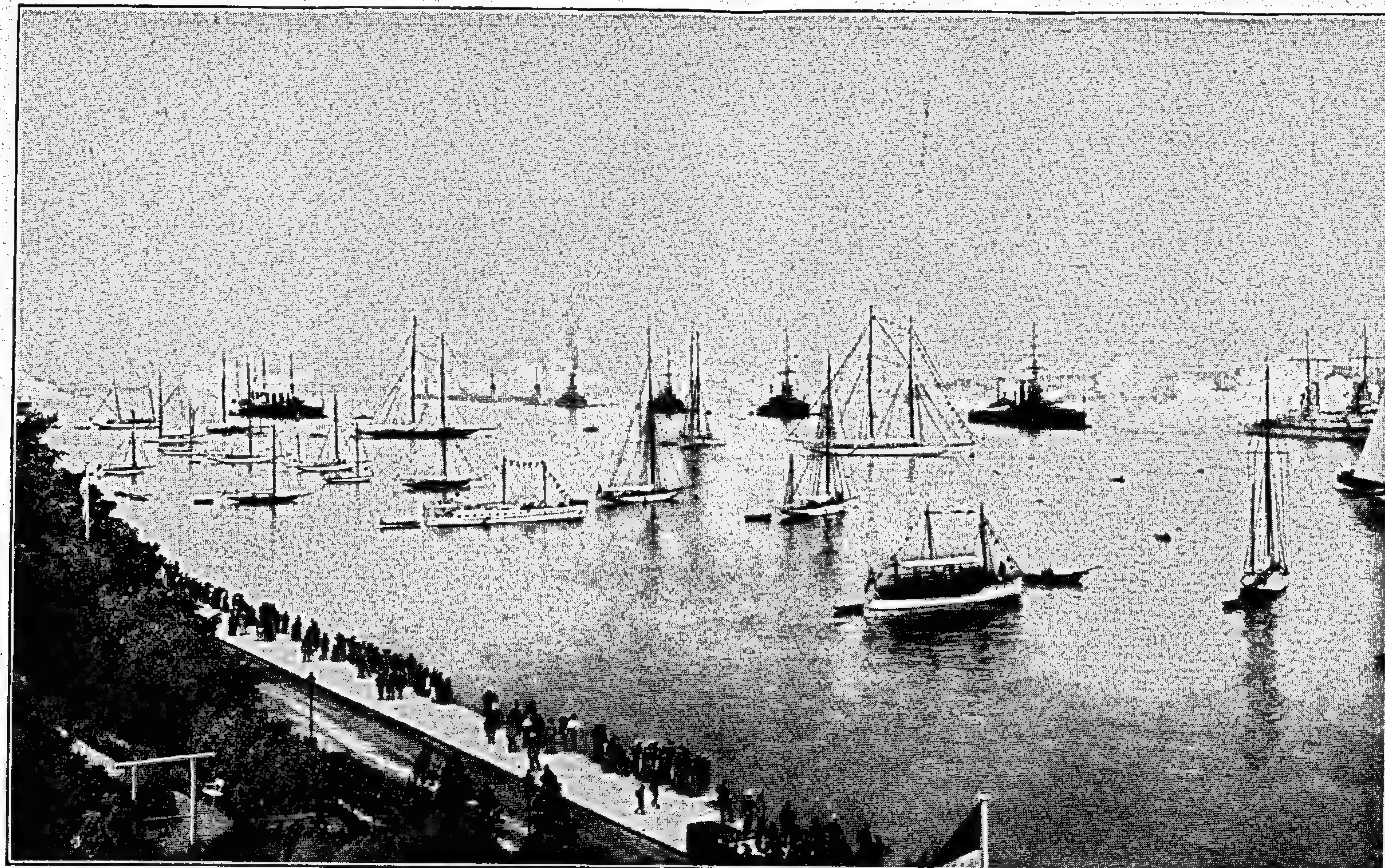
1. Churchills Aufsatz über die Skagerrak-Schlacht und die allgemeine Lage zur See („London-Magazine“, Oktober 1916) 153
2. „Derfflinger“ am Skagerrak, von Conrad Müller 164

VERZEICHNIS DER BILDER

Gefechtsskizze I der Skagerrak-Schlacht (Seite 85).
Gefechtsskizze II der Skagerrak-Schlacht (Seite 135).
Der deutsche Schlachtkreuzer „Derfflinger“ vor Anker (Titelbild).
Kaisersalut der deutschen und englischen Flotte (Seite XII).
Vizeadmiral Sir George Warrender (Seite 1).
Englisches Linienschiff „King George V.“ (Seite 32).
Englischer kleiner Kreuzer „Southampton“ (Seite 32).
Die Buggeschütze des „King George V.“ (Seite 33).
Das Achterdeck des „Derfflinger“ (Seite 33).
Die 30,5 cm-Türme „Anna“ und „Bertha“ (Seite 48).
Die 30,5 cm-Türme „Cäsar“ und „Dora“ (Seite 48).
Der „Vormars“ oder das „Krähennest“ (Seite 49).
Entfernungsmesser am Basisgeräte (Seite 49).
Das überflutete Achterschiff des „Derfflinger“ (Seite 80).
Kiellinie (Seite 81).
Staffelformation (Seite 81).
Die Mittelartillerie feuert eine Salve (Seite 96).
Linienschiff im Geschütz- und Schornsteinqualm (Seite 97).
Wassersäulen von schweren Aufschlägen (Seite 97).
Englischer Schlachtkreuzer „Queen Mary“ (Seite 112).
Englischer Schlachtkreuzer „Invincible“ (Seite 113).
„Derfflinger“ von Torpedobooten gegen U-Bootsangriffe gesichert [Fliegeraufnahme] (Seite 128).
„Derfflinger“ feuert in höchster Fahrt eine Salve der schweren Artillerie [Fliegeraufnahme] (Seite 128).
Vollsalve des „Derfflinger“ (Seite 129).
Auf hoher See (Seite 129).

ERSTER TEIL

DIE KIELER WOCHE 1914



Kaisersalut der deutschen und englischen Flotte am 24. Juni 1914 in Kiel.



Vizeadmiral Sir George Warrender.

Die Kieler Woche 1914.

Am 22. Mai 1914 brachten die „Times“ folgende Nachricht: „Besuch der Ostsee durch die Erste Flotte.

Die Admiralität teilt mit, daß vier Geschwader von Linienschiffen und Kreuzern im nächsten Monat in der Ostsee kreuzen sollen. Alle wichtigen Häfen sollen dabei besucht werden, einschließlich Kiel, Kronstadt, Kopenhagen, Christiania und Stockholm. Diese Besuche haben eine ähnliche Bedeutung, wie diejenigen, die britische Geschwader kürzlich österreichischen, italienischen und französischen Häfen gemacht haben, den jetzt ein österreichisches Geschwader Malta macht, den ein russisches Geschwader im vergangenen Sommer Portland gemacht hat und den ein französisches Geschwader im nächsten Monat demselben Hafen machen wird. Sie sind zwischen den betreffenden Regierungen vereinbart, und da sie weder politische noch internationale Bedeutung haben, so darf man hoffen, daß sie nicht anders ausgenützt werden, als zu dem üblichen Austausch von Gastfreundschaft, die bei solchen Besuchen zu erwarten ist. Diese Fahrten werden den Offizieren und Mannschaften sehr willkommen sein, da sie eine Erholung von der Einförmigkeit des täglichen Dienstes in den heimischen Gewässern bedeuten und zur Kenntnis von fremden Häfen beitragen. Das letztemal, daß britische Seestreitkräfte in der Ostsee waren, war im Herbst 1912, als das Zweite Kreuzergeschwader Christiania, Kopenhagen, Stockholm, Reval und Libau besuchte.

Folgende Bewegungen von Sr. Majestät Schiffen der Ersten Flotte kündigt der Sekretär der Admiralität an:

Der Vizeadmiral des Zweiten Linienschiffs-Geschwaders wird an Bord seines Flaggschiffes ‚King George V.‘ mit ‚Ajax‘, ‚Audacious‘ und ‚Centurion‘ und der Kommodore des Ersten Kleinen Kreuzergeschwaders wird an Bord der ‚Southampton, mit ‚Birmingham‘ und ‚Nottingham‘ Kiel vom 23.—30. Juni besuchen.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — —“

Die Nachricht von diesem beabsichtigten englischen Flottenbesuche in Kiel erregte in Deutschland und überhaupt in der ganzen Welt allergrößtes Aufsehen. Die einen wollten darin einen bedeutenden Schritt zur Entspannung der politischen Lage sehen, die andern sahen darin nur eine letzte Spionage vor dem unvermeidlichen Zusammenstoß. Die deutschen Zeitungen beschäftigten sich bald lebhaft mit dem zu erwartenden englischen Flottenbesuch, und die Marine traf allerlei Vorbereitungen zum Empfang der Schiffe in Kiel. Unter anderem befahl Seine Majestät der Kaiser, daß den beiden englischen Seebefehlshabern zwei deutsche Seeoffiziere zum persönlichen Dienst zugeteilt werden sollten. Noch im Mai erfuhr ich, daß ich zum Dienst bei einem der englischen Admirale vorgeschlagen sei, und Anfang Juni stand im Flottenbefehl, daß ich zum persönlichen Dienst bei Vizeadmiral Sir George Warrender und Kapitänleutnant Kehrhahn zum persönlichen Dienst bei Kommodore Goodenough, dem Führer der kleinen Kreuzer, kommandiert seien. Bei meinen Kommandos im Auslande, vor allem in Ostasien, sowie bei längerem Aufenthalt in England hatte ich stets gute Beziehungen zu Engländern, besonders zu gleichaltrigen englischen Seeoffizieren unterhalten. Ich hatte im Verkehr mit Engländern viele schöne Stunden verlebt, und so freute ich mich auch jetzt, als ich meine Kommandierung erfuhr, auf den zu erwartenden geselligen Verkehr mit den englischen Offizieren. Außerdem versprach ich mir mancherlei Anregungen für meinen Beruf.

Am Dienstag, den 23. Juni, bestieg ich in Kiel zusammen mit dem englischen Marineattaché in Berlin, captain Henderson,

sowie dem für das Einlotsen des englischen Flaggschiffes bestimmten Navigationsoffizier in aller Frühe eine Motorbarkasse, mit der wir dem englischen Geschwader bis zum Bülker Feuerschiff, das etwa zehn Seemeilen von Kiel entfernt liegt, entgegenfuhren. Es war ein regnerischer, diesiger Tag, nur eine leichte Brise wehte. Beim Bülker Feuerschiff trafen wir mit den sechs Motorbarkassen der Navigationsoffiziere zusammen, die die übrigen Schiffe einlotsen sollten. Unsere kleine Flottille war gerade versammelt, als wir im Norden zwei starke Rauchwolken ausmachten. In zwei Kolonnen steuerten die englischen Schiffe auf uns zu. Wir erkannten bald in der linken Kolonne die in Kiellinie fahrenden vier Linienschiffe, in der rechten mehr zurückstehenden Kolonne die drei kleinen Kreuzer. Von unserem niedrigen Standort aus gesehen, boten die englischen Linienschiffe einen imposanten Anblick. Die schwarz-graue Farbe wirkte auf dem nebelgrauen Hintergrunde fast wie schwarz. Dräuend schoben sich die Schiffskolosse heran, die größten Kriegsschiffe der Welt. Es waren die angekündigten Dreadnoughts „King George V.“, „Ajax“, „Audacious“ und „Centurion“ sowie die drei kleinen Kreuzer „Southampton“, „Birmingham“ und „Nottingham“. Auf dem Flaggschiffe, auf dem im Vortopp die englische Vizeadmiralsflagge wehte, ging ein Signal hoch, als man unser Winken bemerkte. Die Schiffe stoppten, die Maschinen schlugen zurück, und als die mächtigen Schiffe zum Stehen gekommen waren, legten unsere sieben Motorbarkassen fast gleichzeitig an den sieben englischen Schiffen an. Wir gingen längsseit vom Steuerbord-Seefallreep des „King George V.“, und kletterten dort an Bord. Der erste Offizier des Schiffes, commander Goldie, empfing uns und geleitete uns zum Admiral, der mit den Offizieren seines Stabes auf der hochgelegenen Admiralsbrücke stand. Captain Henderson stellte uns dem Admiral vor. Ich bewillkommte ihn im Namen des Chefs der Hochseeflotte und des Chefs der Marinestation der Ostsee und meldete ihm, daß ich für die Dauer der Anwesenheit des

englischen Geschwaders in Kiel zum persönlichen Dienst bei ihm befohlen sei. Der Admiral dankte sehr liebenswürdig und erfreut und machte mich sogleich mit den Offizieren seines Stabes bekannt. Dies waren der flag-captain (Kommandant des Flaggschiffes) und gleichzeitig Chef des Stabes captain Baird, der flag-commander (Admiralstabsoffizier) The Honourable Arthur Stopford und der flag-lieutenant (Flaggleutnant) Buxton. Vizeadmiral Sir George Warrender war eine gute Erscheinung mit aristokratischem Gesicht, guten blauen Augen, bartlos. Er mochte wohl etwa 55 Jahre alt sein, war leicht ergraut, aber in seinem Wesen von jugendlicher Elastizität und liebenswürdiger Fröhlichkeit. In meinem dienstlichen Bericht, den ich gleich nach dem Besuch des englischen Geschwaders eingereicht habe, habe ich über die Persönlichkeiten des Admirals und der Offiziere seines Stabes folgendes berichtet:

„Vizeadmiral Sir George Warrender, Bart.

Vizeadmiral Sir George Warrender, Bart., ist ein vornehmer Weltmann von echt englischem Typ mit sicherem und bestimmten Auftreten. Die Offiziere seines Stabes und seiner Schiffe schätzen seine Eigenschaften hoch ein, und auch sonst soll er in seinem Geschwader infolge seiner Charaktereigenschaften und seiner persönlichen Fürsorge für die Mannschaften sehr beliebt sein.

Schon beim Einlaufen und auch später fiel mir bei ihm — wie auch bei fast allen übrigen englischen Offizieren — das kurze, geschäftsmäßige Erledigen aller dienstlichen Vorkommnisse auf. Kurze Befehle und kurze Antworten, wofür die englische Sprache ja besonders geeignet ist. Im Dienst kein außerdienstliches Wort. So machte die Handhabung des Dienstes trotz des Fehlens der meisten unserer militärischen Formalitäten in Anrede, Sprache und Haltung einen sehr militärischen und sachgemäßen Eindruck. Warrender ist schwerhörig, die Offiziere seines Stabes sind aber so auf ihn eingespielt, daß er sie auch bei leisem Sprechen versteht. Im Verkehr mit den

übrigen Offizieren und mit Fremden hatte er Schwierigkeiten, besonders während lebhaften allgemeinen Tischgesprächs.

War ich mit dem Admiral allein oder nur noch mit Mitgliedern seines Stabes zusammen, so erkundigte er sich eingehend nach den deutschen Marineverhältnissen, und zwar bemühte er sich besonders die Lebens- und Dienstverhältnisse und den Geist unserer Offiziere und Mannschaften kennen zu lernen. Außerdem bekundete er lebhaftes Interesse für unsere Funkentelegraphie und für Motore, besonders für unsere U-Bootsmotore. Das Vergleichen ihrer eigenen Marine mit der unsrigen war ihm und seinen Offizieren zur zweiten Natur geworden. Sir George Warrender bewies sich mehrmals als ausgezeichneter Redner. Er versteht etwas deutsch, machte aber beim Sprechen keinen Gebrauch davon. Ich mußte ihm auf seine Bitte täglich die eingegangenen deutschen Briefe und die Zeitungsartikel, die sein Geschwader betrafen, übersetzen.

Sir George Warrender gilt als guter Tennisspieler und als sehr guter Golfspieler.

Von Sr. Majestät dem Kaiser und Sr. K. H. dem Prinzen Heinrich sprach er stets mit größter Hochachtung. Er war über die Aufnahme, die er und seine Frau bei Sr. Majestät dem Kaiser und Sr. K. H. dem Prinzen Heinrich gefunden hatte, sehr beglückt. Auch sonst bemühte er sich, gegen alle deutschen Offiziere möglichst zuvorkommend zu sein. Gegen mich bewies sich Sir George Warrender stets sehr liebenswürdig und fürsorgend. Er betonte des öfteren, wie dankbar er es empfände, daß ihm und dem Kommodore Goodenough deutsche Seeoffiziere attachiert worden seien. Tatsächlich nahm er mich auch ganz wie einen persönlichen Adjutanten in Anspruch.

Zusammenfassend möchte ich über Sir George Warrender folgendes Urteil abgeben: er ist eine vornehme Persönlichkeit, hat seine Offiziere und Mannschaften gut in der Hand, ist ein klarer Kopf voll Interesse und Verständnis für seinen Beruf und die politischen Verhältnisse und von fast jugendlicher Elastizität.

Flag-captain Baird.

Ist Chef des Stabes und Kommandant des Flaggschiffes in einer Person. Von früh bis spät auf den Beinen. Er regelte in erster Linie alle Offiziers- und Mannschafts-Angelegenheiten, die das ganze Geschwader betrafen (Festlichkeiten, Urlaub, Sportsachen usw.). Er macht äußerlich einen verbrauchten Eindruck, ist aber ein kluger, energischer Offizier.

Flag-commander The Honourable Arthur Stopford.

Ist als Admiralstabsoffizier Geschwader-Artillerieoffizier. Kluger Kopf, ehrliche, freimütige Natur, mit besonderen Sympathien für deutsche Häuslichkeit und Lebensweise.

Secretary Hewlett.

Besitzt eine große Vertrauensstellung. Er rangiert vor dem flag-commander. Seine Tätigkeit entspricht völlig der unserer Geschwadersekretäre.“

Gegen 9 Uhr morgens liefen wir am 23. Juni in den Kieler Hafen ein. Es machte mir Spaß, diese so oft befahrene Strecke einmal auf der Admiralsbrücke eines englischen Flaggschiffes zurücklegen zu können. Vor der Förde kamen wir in eine tüchtige Regenböe, doch klarte das Wetter an der über Labö gehenden Wetterscheide auf, und wir sahen den schönen Kieler Hafen in strahlendem Sonnenschein. Zahlreiche Yachten und Marineboote umkreisten uns, die Ufer waren dichtbesät mit Neugierigen, die herbeigeeilt waren, um die Einfahrt der berühmten englischen Dreadnoughts anzusehen. Von Labö an begleitete uns die weiße Motorbarkasse des Prinzen Heinrich, der uns mit seinen Damen begrüßte. Der Admiral und Prinz Heinrich begrüßten sich durch lebhaftes Mützenschwenken. In guter Ordnung und mit seemännischem Geschick machten alle Schiffe fast gleichzeitig an den ihnen bestimmten Bojen fest. Bald darauf versammelten wir uns zum Frühstück in der Admiralsmesse. Der Admiral verfügte über ein sehr großes Speisezimmer, das von Bordwand zu Bordwand

reichte und mit Mahagoni getäfelt war. Ferner über einen Salon, der sehr elegant mit hellen Möbeln eingerichtet war und mit seinen vielen Kissen und hellen Tapeten wie ein Damensalon aussah. Diese beiden Räume waren für den allgemeinen Gebrauch durch die Mitglieder der Admiralsmesse bestimmt, doch hielten sich diese in ihrer freien Zeit meistens in ihren geräumigen Kammern oder in der Offiziersmesse auf. Der Admiral hatte für seinen persönlichen Gebrauch noch ein geräumiges Arbeitszimmer, ein großes Schlafzimmer, Bad und Toilette.

Wir frühstückten ausgiebig, und der Admiral besprach dabei mit mir die Einteilung für den Tag. Vorgesehen war: 11 Uhr Besuchsaustausch auf S. M. S. „Friedrich der Große". Danach Meldung beim Prinzen Heinrich. Abends: Essen beim Prinzen Heinrich. Der Admiral fragte mich, wo ich immer zu erreichen sei. Ich bat ihn darauf, auf dem „King George V." wohnen zu dürfen, was ihm sehr lieb war. Er stellte mir vorläufig die für den Botschafter bestimmten Staatsräume zur Verfügung, und so zog denn mein Bursche, Matrose Hänel, mit all meinen Sachen darin ein. Es war eine kleine abgeschlossene Wohnung für sich, Wohnzimmer, bildhübsch eingerichtet, Schlafzimmer, Bad und Toilette. Leider dauerte das Vergnügen nicht lange, noch am selben Abend kam der englische Botschafter an Bord, und ich bezog eine Kammer in einem unteren Deck, die zwar geräumig, aber recht ungemütlich und heiß war. Ich habe während der ganzen Kieler Woche an Bord des „King George V." gewohnt, auch an Bord geschlafen. Durch das ständige Zusammensein mit Admiral Warrender und seinen Offizieren und Gästen hatte ich Gelegenheit, sie gut kennen zu lernen und mir ein Urteil über den Geist zu bilden, der unter ihnen herrschte. Außer dem englischen Botschafter wohnten noch dessen Sohn und ein Neffe des Admirals, ein junger Lord Erskine, als Gäste des Admirals an Bord. Zur festgesetzten Zeit fuhren wir mit dem Admiralsboot, der „barge", einem sehr geräumigen und

schön mit Mahagoniholz getäfelten Dampfboot, auf das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große“, wo sämtliche in Kiel anwesenden Admirale und Kommandanten der Flotte zum Besuchsaustausch versammelt waren. Admiral v. Ingenohl und Admiral Warrender stellten gegenseitig die Offiziere vor. Die deutschen Offiziere verhielten sich kühl und reserviert, die Engländer nicht viel anders, so daß man trotz den korrekten Formen die politische Spannung bemerken zu können glaubte. Bei späteren Festlichkeiten habe ich ähnliches nicht bemerkt, besonders nicht bei dem Verkehr der jüngeren Offiziere untereinander, die sehr schnell gut Freund miteinander wurden. Bei allen Bällen und Bordfesten und bei den sportlichen Veranstaltungen sah man die jungen englischen Offiziere stets in bestem Einvernehmen mit den deutschen Offizieren und in eifrigsten Flirt mit den deutschen Damen. Auch wurden viele englische Offiziere von unseren verheirateten Seeoffizieren eingeladen und verbrachten so manche Stunde in deutscher Häuslichkeit. Viele Offiziere und Mannschaften machten davon Gebrauch, daß ihnen freie Eisenbahnfahrt bewilligt worden war; täglich fuhren Hunderte nach Berlin und Hamburg. Infolgedessen fehlte in Kiel immer ein guter Teil der Offiziere und Mannschaften.

Von „Friedrich dem Großen“ fuhren wir zum Königlichen Schloß. Wir wurden vom Prinzen Heinrich, der Prinzessin, den jüngeren Prinzen und dem Hofstaate empfangen. Die Königlichen Hoheiten unterhielten sich sehr eingehend mit den englischen Offizieren. Beide hatten ja bis zum Kriege eine besondere Vorliebe für alles Engländertum, sprachen sie doch sogar untereinander fast nur englisch. Ich unterhielt mich lange mit dem jugendlichen Prinzen Siegismund, und später auch mit der Prinzessin Heinrich, die lebhaftes Interesse für meine Tätigkeit auf dem „King George V.“ bekundete. Alle Engländer waren von der Liebenswürdigkeit und dem vornehmen Wesen des Prinzen Heinrich sehr entzückt.

Vom Königlichen Schloß ging's wieder an Bord des „King George V.“, wo sich mittlerweile die beiden Marineattachés als Gäste zum Lunch eingefunden hatten, Korvettenkapitän Erich v. Müller, der aus London hierher gekommen war, und captain Wilfred Henderson. Korvettenkapitän v. Müller nahm mich gleich beiseite und sagte zu mir: „Hüten Sie sich vor den Engländern! England ist bereit zum Losschlagen, wir stehen unmittelbar vorm Kriege und der Zweck dieses Flottenbesuches ist nur Spionierei. Sie wollen ein klares Bild von der Bereitschaft unserer Flotte haben. Erzählen Sie ihnen besonders nichts von unseren U-Booten!“ Diese Mitteilung deckte sich vollkommen mit meiner eigenen Anschauung, ich war aber doch verblüfft, sie so unverblümt ausgesprochen zu hören. Ich habe mich für die Dauer des englischen Besuches streng an seinen Rat gehalten. Die Zukunft hat Korvettenkapitän v. Müller völlig recht gegeben. Wieviel besser als sein Chef, der Botschafter Fürst Lichnowsky, hat er die drohende Gefahr bereits vor dem Morde von Serajewo erkannt!

Nur wenige Minuten waren wir wieder an Bord, da machte Prinz Heinrich dort seinen Gegenbesuch, und ihm folgten bald der Flottenchef und der Stationschef.

Nachmittags begleiteten der Flaggleutnant Buxton und ich den Admiral zu Besuchen. Zuerst gingen wir in den Yachtklub, wo Warrender ein geradezu rührendes Wiedersehen mit seinem Freunde Konteradmiral Sarnow feierte, mit dem er vor langen Jahren in Ostasien Freundschaft geschlossen hatte. Eine ganze Stunde lang saßen wir bei einem Glase Sekt mit den alten Herren zusammen, die sich nicht genug tun konnten, die Erinnerungen an gemeinsam verlebte Zeiten wieder aufzufrischen. Wir tranken darauf beim Chef der Marinestation der Ostsee, Admiral v. Coerper, Tee und gingen dann mit diesem und Frau v. Coerper zu den Tenniswettspielen um den Kaiserpreis auf den Plätzen vor der Marineakademie.

Als wir wieder an Bord kamen, war mittlerweile der englische Botschafter, Sir Edward Goschen, eingetroffen und hatte die feudalen Staatsräume bezogen, in denen ich es nur zu einem Mittagsschläfchen gebracht hatte. Ich habe den englischen Botschafter während der nächsten Woche als einen besonders liebenswürdigen und geistvollen Menschen kennen gelernt, der uns Deutschen stets mit großer Herzlichkeit gegenübertrat. Er stammt aus der alten Leipziger Buchhändlerfamilie der Göschen, ist also der Abstammung nach mehr ein Deutscher als ein Engländer. Nach kurzem Zusammensein mit dem Botschafter zogen wir uns alle für das Essen beim Prinzen Heinrich um. Großer Messeanzug, also Messejacke mit weißer Weste und goldenen Streifen an den Beinkleidern, war der vorgeschriebene Anzug. Kurz vor 8 Uhr fuhren wir alle in der gemütlichen „barge", in der wir die nächste Woche noch so manches Mal gefahren sind, zum Königlichen Schloß. Das Essen verlief sehr nett. Wir aßen im Weißen Saal an acht kleinen Tischen. Geladen waren außer den höheren englischen Offizieren die in Kiel anwesenden Admirale mit ihren Damen und einige Mitglieder der Holsteinischen Ritterschaft. Zu dem lukullischen Mahle spielte eine vorzügliche Musikkapelle abwechselnd Stücke von englischen und deutschen Komponisten.

Bald nach 10 Uhr bestiegen wir wieder die „barge" und fuhren auf den „King George V." zurück. Mit Stopford und Buxton ging ich dort noch in die Offiziersmesse, wo ich einige Offiziere des Schiffes kennen lernte. Bei einigen Whisky und Soda blieben wir noch lange vergnügt zusammen. Auf den englischen Schiffen verfügen die Offiziere fast stets über zwei größere Räume für den gemeinschaftlichen Gebrauch: die eigentliche Offiziersmesse, die fast nur als Speiseraum benutzt wird, und den smoking-room, der mit Klubsesseln und Ledersofas ausgestattet ist und in dem geraucht, gelesen und gespielt wird. Die Möbel sind Eigentum der Offiziere. Beide Räume waren auf dem „King George V." besonders geschmackvoll eingerichtet.

Für den 24. Juni war folgendes Programm festgesetzt: 10 Uhr Besuch beim Staatssekretär des Reichsmarineamtes.

1^{30} Uhr nachmittags: Ankunft Sr. Majestät mit S. M. Y. „Hohenzollern". Meldung der englischen Flaggoffiziere und Kommandanten auf der „Hohenzollern" (gleich nach dem Festmachen).

7^{30} Uhr abends: Essen beim englischen Konsul.

Kapitänleutnant Kehrhahn, Buxton und ich begleiteten Admiral Warrender und Kommodore Goodenough zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes, der seine Flagge auf S. M. S. „Friedrich Karl" gesetzt hatte. Großadmiral v. Tirpitz empfing uns am Fallreep und führte uns in seine Kajüte. Er nahm dort mit den beiden englischen Flaggoffizieren an einem kleinen Tisch Platz, wir jüngeren Offiziere mit seinem Adjutanten an einem anderen Tische. Es wurde nur englisch gesprochen, das der Großadmiral gut sprach. Warrender und Goodenough brachten ihm Grüße von seinen vielen Freunden und Bekannten in der englischen Marine. Tirpitz sprach dann über die Entwicklung unserer Flotte. Es wurde Sekt gereicht. Wir blieben etwa eine halbe Stunde, fuhren dann wieder auf den „King George V.", wo man in lebhaften Vorbereitungen für den Empfang der „Hohenzollern" war. Die Mannschaft hatte während des ganzen Aufenthaltes in Kiel nur Reinigungsdienst. Die Schiffe sahen infolgedessen auch tipp-topp aus. Jetzt wurden noch alle durch die Überfahrt entstandenen Schäden am Farbenanstrich ausgebessert, die Decks gescheuert, die Reeling für die Paradieraufstellung der Besatzung durch kleine Kreidestriche in gleichmäßigen Abständen markiert. Zur festgesetzten Zeit passierte die „Hohenzollern" die Holtenauer Schleuse. Mit dieser Fahrt wurde der Kaiser-Wilhelm-Kanal dem öffentlichen Verkehr übergeben; der Verbreiterungsbau war somit beendet. Für das Passieren von Großkampfschiffen waren allerdings noch einige Baggerungsarbeiten nötig, die aber mit Hochdruck gefördert wurden. Am 30. Juli 1914 hat die „Kaiserin" als

erstes Großkampfschiff den Kanal passieren können, — der Kanal wurde somit gerade bei Beginn des Krieges fertig. Infolgedessen konnte Admiral v. Ingenohl, als wir Ende Juli 1914 aus den norwegischen Häfen kamen, die Großkampfschiffe noch auf ihre Heimathäfen Kiel und Wilhelmshaven verteilen. Als dann der Befehl zum Aufmarsch der Flotte in der Nordsee kam, fuhren die Kieler Großkampfschiffe zum ersten Male durch den Kanal, allerdings mit vorher geleerten Kohlenbunkern. Dadurch, daß der Krieg ungefähr am Tage der Fertigstellung des Kanals ausgebrochen ist, wurde eine Kriegsprophezeiung erfüllt, die ich im Jahre 1911 getan hatte. Da ich die Überzeugung hatte, daß das wahnsinnige Wettrüsten aller großen Völker bestimmt einmal zum Kriege führen müßte, so wie in früheren Zeiten jede geschaffene Flotte auch zum Kampf eingesetzt worden ist, so prophezeite ich 1911 in Hamburg einigen dortigen Kaufleuten, daß wir Krieg haben würden, sobald wir eine aus zwei Großkampfschiff-Geschwadern bestehende Hochseeflotte mit den dazu gehörigen Schlachtkreuzern, kleinen Kreuzern und Torpedobooten, sowie eine größere Anzahl U-Boote fertig hätten und sobald unsere geplanten Küstenbefestigungen, besonders auf Helgoland, und der Kaiser-Wilhelm-Kanal fertig wären. Am 1. August 1914 waren mit dem Fertigwerden des Kanals alle diese Voraussetzungen erfüllt, der Tanz konnte nach meiner Prophezeiung beginnen — und er begann! Einer der Hamburger Kaufleute hat mich später auf die verblüffende Richtigkeit meiner Prophezeiung angesprochen. Damals hätte ich allerdings gemeint, daß die Vorbedingungen wohl nicht vor Frühjahr 1915 erfüllt sein würden.

Als am 24. Juni die „Hohenzollern“ die Holtenauer Schleuse passierte, feuerten alle Schiffe den Kaisersalut. Mehrere Flugzeuge und ein Zeppelin-Luftschiff umkreisten die „Hohenzollern“. Leider stürzte ein Flugzeug ab, und der Offizier, Kapitänleutnant Schroeter, verunglückte tötlich.

In rascher Fahrt passierte uns die „Hohenzollern". Der Kaiser grüßte von der Brücke der „Hohenzollern" zu uns herüber, wo er Admiral Warrender stehen sah. Auf den Achterdecks der englischen Schiffe waren die rotröckigen Seesoldaten aufgestellt. Die Matrosen paradierten an der Reeling, jedes Schiff brachte drei Hurras aus, wobei die Matrosen bei jedem Hurra die Mützen schwenkten. Die Seesoldaten-Spielleute schlugen den Präsentiermarsch. Es war ein prächtiges, mir unvergeßlich gebliebenes Bild.

Nach dem Festmachen der „Hohenzollern" sollte sofort die Meldung der englischen Offiziere auf der „Hohenzollern" erfolgen. Wir warfen uns für diesen Zweck schnell in Galauniform und waren zur Abfahrt bereit, als der Admiral wieder an Deck erschien. Den englischen Kommandanten war das Programm mitgeteilt. Aber noch war keiner der Kommandanten in Sicht. Wir sahen überall die Rudergigs der Kommandanten an den Fallreeps liegen, aber kein Boot setzte sich in Bewegung. Ärgerlich ließ der Admiral das Signal heißen „Sämtliche Kommandanten an Bord des Flaggschiffes kommen". Es dauerte eine ganze Weile, bis das Signal auf allen Schiffen verstanden war. Dann setzten sich überall die hübschen aber langsamen Rudergigs in Bewegung. Es ergab sich später, daß die Kommandanten geglaubt hatten, nicht eher an Bord kommen zu sollen, als bis dafür ein Signal geheißt war. Der Admiral war sehr ungnädig, und ich muß gestehen, daß auch mir dieser Mangel an Initiative seitens der Kommandanten nicht ganz verständlich war. Ihre schnellen Schiffsboote hatten sie nicht benutzt, weil es eine Vorschrift gibt, daß die englischen Kommandanten für dienstliche Fahrten nur die Rudergigs benutzen sollen. Nun brachte uns die „barge" in rascher Fahrt zur „Hohenzollern", wo man über die etwa halbstündige Verspätung bereits in einiger Aufregung war. Der Kaiser stand auf dem oberen Promenadendeck und nahm hier die Meldung entgegen. Er war lebhaft und voller Humor, wie gewöhnlich, und es war keiner

der englischen Offiziere, der nicht ein vergnügtes Gesicht machte, so lange sich der Kaiser mit ihm unterhielt. Alle Offiziere äußerten sich auf der Rückfahrt sehr beglückt.

Nach dem Lunch fuhr der Admiral mit Buxton und mir zum Bahnhof, wo wir seine Frau abholten. Lady Maud Warrender war eine sehr große, schöne Frau von vielleicht 40 Jahren, die typische englische Dame der Gesellschaft. Wie ich aus englischen Zeitschriften ersehen hatte, spielte sie in der Londoner Gesellschaft eine große Rolle; sie war bekannt als vorzüglich geschulte Sängerin. Sie wohnte an Bord des Dampfers der Hamburg-Amerika-Linie „Viktoria Luise", den Ballin regelmäßig zur Kieler Woche nach Kiel schickte und auf dem sich allabendlich die in Kiel anwesende Gesellschaft ein Rendez-vous gab.

Am Nachmittag stattete die Prinzessin Heinrich mit ihren Söhnen dem „King George V." einen Besuch ab. Ich war in jeder freien Minute mit dem Aufsetzen einer Liste für die Einladungen zu einem großen Bordfeste an Bord des „King George V." beschäftigt, wobei mich der Flaggleutnant der Hochseeflotte und der Adjutant des Stationschefs unterstützten. Außerdem mußte ich den englischen wachthabenden Offizieren, dem Geschwadersekretär, dem ersten Offizier des „King George V." und vielen anderen dauernd Auskünfte erteilen. Häufig wurde ich auch ans Telephon geholt, das an Bord des Flaggschiffes gelegt worden war, und mußte deutschen Offizieren und Behörden Auskünfte geben. Es wurden fabelhaft anstrengende Tage für mich, wozu auch die fortgesetzten guten Essen mit vorzüglichsten Weinen und das viele cocktail- und Whisky-Soda-Getrinke zu allen Tag- und Nachtzeiten nicht unerheblich beitrugen.

Am 24. Juni abends versammelten wir uns im Hotel Seebadeanstalt, wohin der englische Konsul Sartori und Frau eingeladen hatten. Bei dieser Gelegenheit lernte ich den Kommodore Goodenough und die Kommandanten näher kennen. Einen besonderen Eindruck machte auf mich Good-

enough, der Führer der kleinen Kreuzer, der sich im Kriege später hervorragend betätigt hat. Besonders ist nach der Schlacht vor dem Skagerrak von Admiral Jellicoe seine Tätigkeit in der Schlacht hervorgehoben worden. Er hat damals als Führer der leichten Aufklärungsschiffe Fühlung an unserem Gros genommen und soll Jellicoe gut über unsere Bewegungen auf dem laufenden gehalten haben. An diesem Abend zeigte er sich als humorvoller Gesellschafter. Als geistreichen Unterhalter lernte ich ferner den captain Dampier, Kommandant der „Audacious“, kennen. Ich lernte unter anderem einen amüsanten Trinkspruch von ihm, er lautete:

I drink to myself and another,
And may that one other be she (he),
Who drinks to herself (himself) and another,
And may that one other be me!

Die meisten Kommandanten machten einen überanstrengten Eindruck. Dazu mag viel beigetragen haben, daß die auf der Ersten Flotte eingeschifften Offiziere ein ganz anderes Leben führen, als wir an Bord der Schiffe unserer Hochseeflotte. Die Kommandos an Bord der Ersten Flotte dauern im allgemeinen zwei Jahre. Während dieser Zeit sind die Schiffe fast dauernd unterwegs oder liegen in immer wechselnden Häfen. Ein Wohnen an Land ist den Offizieren nur in den seltensten Fällen einmal gestattet. Unsere Schiffe dagegen kehrten nach ihren Übungsfahrten immer wieder in ihren sogenannten Hauptliegehafen zurück, und dann wohnten wir Offiziere an Land bei unseren Familien, und es blieben in der dienstfreien Zeit immer nur ein älterer Offizier und zwei jüngere Offiziere als Wachoffiziere an Bord. Dadurch hatten wir immer wieder Gelegenheit, uns von dem aufreibenden Leben an Bord zu erholen. Die Folge von dem unsteten Leben der englischen Seeoffiziere, bei denen außerdem zwei- bis dreijährige Auslandskommandos noch viel häufiger sind, als bei uns, ist,

daß die Verheirateten meistens gar kein eigenes Heim haben, sondern ihre Familie immer an den Ort kommen lassen, wo sie sich gerade mal eine etwas längere Zeit mit ihrem Schiffe aufhalten. Ihre Familien leben dann in den in England so zahlreichen Boarding-Häusern, oder aber sie wohnen irgendwo mitten in England, wo die Männer sie dann gelegentlich besuchen. Mit Rücksicht auf dieses ständige An-Bord-Leben sind die Wohnräume der Offiziere an Bord viel geräumiger und wohnlicher eingerichtet, als bei uns. Meistens haben die Kammern einen Kamin, da es an Bord der englischen Schiffe keine Dampfheizung gibt. In keiner Kammer fehlt der große lederne Klubsessel. Im übrigen sind die Mahagonimöbel der Kammern nach genau demselben Muster angefertigt, wie sie bereits zu Nelsons Zeiten an Bord waren. Nach zweijährigem Kommando an Bord der Ersten Flotte wird die ganze Besatzung des Schiffes abgelöst — nur einzelne besonders wichtige Persönlichkeiten bleiben länger an Bord — und dann bleibt die ganze Besatzung ein halbes Jahr an Land und erhält während dieser Zeit reichlichen Heimatsurlaub.

Am 25. Juni begannen die Regatten der Yachten, denen am 23. Juni die Kriegsschiffsboots-Regatta vorausgegangen war. Auf der Förde spielte sich das übliche sportliche Treiben ab, dessen Anblick jedes Seemannes Herz erfreute. Der Start lag allerdings zu weit vom „King George V." entfernt, als daß wir die Einzelheiten des Startes von Bord aus verfolgen konnten. Es hatten sehr viele Yachten gemeldet, besonders auch viele ausländische. Der „King Georg V." hatte an einer Boje in unmittelbarer Nähe der Bellevue-Brücke festgemacht, südlich von ihm lagen das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große" und die „Hohenzollern", nördlich von ihm die englischen Schiffe und östlich die „Viktoria Luise", zwischen zwei Bojen fest vertäut. Um 9 Uhr vormittags starteten die 8- und 5 m-Klasse, um 10 Uhr die 19- und 12 m-Klasse, um 11 Uhr die 15 m-Klasse

und um 12 Uhr die Sonderklasse. So war fast den ganzen Tag die Förde mit Segeln bedeckt. Für den 25. Juni war ein reichhaltiges Programm vorgesehen: Mittags Frühstück beim Flottenchef. Nachmittags gleichzeitig drei Veranstaltungen: Sportfest der Stadt Kiel, Bordfest auf dem Flaggschiff des zweiten Geschwaders „Preußen" und Gartenfest beim Stadtverordneten-Vorsteher Dr. Ahlmann. Und schließlich abends: Einladung zur Kaiserlichen Tafel an Bord der „Hohenzollern".

Frühmorgens kam ein Brief vom Kabinettschef Admiral v. Müller, in dem dieser für 12 Uhr mittags den Besuch des Kaisers auf dem „King George V." ankündigte. Zur festgesetzten Zeit stand die gesamte Besatzung des Schiffes in Paradestellung an Oberdeck angetreten. Der Kaiser kam in englischer Großadmiralsuniform an Bord, sehr frisch und gesund aussehend, anscheinend in bester Laune. Er war von Admiral v. Müller und seinem Flügeladjutanten Korvettenkapitän Freiherr v. Paleske begleitet. Auf dem Achterdeck waren sämtliche englische Kommandanten und die Offiziere des „King George V." angetreten, Kapitänleutnant Kehrhahn und ich standen am linken Flügel. Der Kaiser ließ sich alle Offiziere durch Admiral Warrender vorstellen. Als der Admiral auch uns vorstellen wollte, sagte der Kaiser: „I know my officers" und gab uns dann mit den Worten „Können Sie sich denn einigermaßen mit den Leuten verständigen?" die Hand. Der Kaiser schritt nicht, wie sonst bei solchen Besuchen üblich, die Front der angetretenen Besatzung ab, sondern begab sich sofort mit Admiral Warrender in die Admiralskajüte, wo er sich über eine halbe Stunde mit ihm unterhalten hat. Vorm Von-Bord-Gehen schrieb er sich noch in das an Deck ausgelegte Buch des „King George V." ein, in das sich bereits zahlreiche hohe Persönlichkeiten eingetragen hatten. Er unterhielt sich noch eine Zeitlang mit dem jungen Lord Erskine, der zur Feier des Tages seine Highlander-Paradeuniform angezogen hatte, und

verabschiedete sich dann sehr herzlich von Admiral Warrender und den englischen Kommandanten.

Das Frühstück beim Flottenchef Admiral v. Ingenohl verlief sehr nett. Es wurde an entzückend mit Blumen dekorierten kleinen Tischchen in der Admiralskajüte gegessen. Von einem ausgesuchten kleinen Streichorchester wurden nur Stücke von deutschen Komponisten gespielt. Ich saß mit unserem ersten Flaggleutnant und, wie gewöhnlich, mit Stopford und Buxton zusammen. Ingenohl und Warrender hielten beide sehr gute Reden auf die englische bzw. deutsche Flotte. Warrender sprach sogar zweimal und widmete seine zweite Rede ganz der guten Kameradschaft, die immer zwischen unseren Marinen bestanden habe. Er führte all seine Freunde in der deutschen Marine auf, denen er im Laufe seiner Dienstzeit besonders nahegetreten sei, und erzählte im besonderen von seiner Freundschaft mit Konteradmiral Sarnow.

Nachmittags hatten wir die schwierige Aufgabe, bei drei gleichzeitigen festlichen Veranstaltungen zu erscheinen. Mit Hilfe von schnellen Autos und der guten „barge" lösten wir diese Aufgabe leicht. Zuerst ging's in mehreren Autos, die ich an die Bellevue-Brücke bestellt hatte, zum Sportfest, das die Stadt Kiel zu Ehren der englischen Mannschaften auf dem städtischen Sport- und Spielplatz gab. Die Damen sahen den Kämpfen von der Tribüne aus zu, während sich der Admiral mit uns zu den Kämpfern begab. Warrender hatte eine famose Art mit seinen Leuten umzugehen. Er unterhielt sich auch mit den einfachen Matrosen kameradschaftlich über die Wettkämpfe und ließ sich von ihnen über die Ergebnisse berichten. Die Kämpfe bestanden in Fußball-Wettspielen, Preisschießen, Staffettenlaufen, Tauziehen und ähnlichem. Es war verblüffend, wie unsere Leute in beinahe allen Kämpfen den Sieg davontrugen. Wir kamen gerade zum Tauziehen. Viermal hintereinander wiederholte sich dasselbe Bild: In unwiderstehlichem, raschen Anlaufe zogen unsere Matrosen mit den englischen Mannschaften davon. Auch nicht einen

einzigen Teilsieg konnten die Engländer im Tauziehen erringen. Und ähnlich erging es ihnen bei den anderen Spielen, nur im Fußballspiel waren die Kräfte gleich. Mich wunderte der Sieg der deutschen Seeleute nicht besonders. Die englischen Matrosen waren meist kleine Kerls. Es waren viele sehr junge dabei — der „King George V.“ hatte allein 70 Matrosen unter 17 Jahren — und unverhältnismäßig viel alte. Die hochgewachsenen germanischen Typen sah man viel seltener als bei unseren Leuten. Ich fand sogar, daß ein großer Teil stark jüdisch aussah, was mich in Erstaunen setzte, da mir bekannt war, daß die Juden eine grundsätzliche Abneigung gegen den Seemannsberuf haben. Es mochte wohl der starke romanische Einschlag sein, der sich bei den Engländern bemerkbar machte.

Vom Sportplatz aus ging's im Auto zu der herrlichen Besitzung des Dr. Ahlmann. Leider fing es gerade an zu regnen, so daß das Fest nicht in dem am Düsternbrooker Gehölz gelegenen Park, sondern in den schönen Räumen des großen Hauses stattfinden mußte. Es wurde Tee getrunken, getanzt, geflirtet. Wir blieben nicht lange und fuhren dann mit Auto und „barge“ zur „Preußen“. Mir war bezüglich der Benutzung von Autos seitens des Stationskommandos plein pouvoir eingeräumt worden, und auch nur so war es möglich, daß allen an den Admiral herantretenden Anforderungen entsprochen werden konnte. Auf der „Preußen“ waren Prinz und Prinzessin Heinrich anwesend, im übrigen bot sich das gewohnte Bild eines Bordfestes. Die Decks waren hübsch dekoriert, es wurde fleißig getanzt. Zum Wahrnehmen der englischen Gäste waren vom Flottenchef immer je zwei deutsche auf ein englisches Schiff verteilt worden, die deutschen Schiffe waren angewiesen worden, die englischen Offiziere zu Frühstücken und Bordfesten einzuladen. Infolgedessen sah man bei allen Veranstaltungen an Bord während der Kieler Woche zahlreiche englische Offiziere, so auch auf der „Preußen“. Ich war dauernd damit beschäftigt

den Admiral mit der Kieler Gesellschaft bekanntzumachen. Ich kannte so viele Menschen, die ich vorstellte, daß er mich ganz erstaunt fragte: „Kennen Sie denn alle Menschen?“

Zu 8 Uhr abends waren wir zur Abendtafel auf der „Hohenzollern“ befohlen. Es ist das letzte feierliche Essen gewesen, das auf der schönen kaiserlichen Yacht gegeben worden ist! Zum letzten Male hat sich an diesem Tage die „Hohenzollern“ im vollen Glanze ihrer prunkvollen Ausstattung gezeigt. Wir versammelten uns auf dem Promenadendeck, wo uns der Kaiser begrüßte. Er trug, wie auch wir Gäste, den schlichten Messeanzug. Die Tafel war im großen Saale gedeckt, mit wundervoller Orchideendekoration. Es saßen Deutsche und Engländer in bunter Reihe nebeneinander. Ich gebe die Tischordnung dieser letzten großen kaiserlichen Abendtafel an Bord der „Hohenzollern“ nebenstehend wieder. In der Tischordnung bedeuten die Buchstaben „K. Gr.“ vor den Titeln „Königlich Großbritannischer“.

Es wurden keine Reden gehalten. Es herrschte eine lebhafte Unterhaltung, wie es ja überhaupt auf der kaiserlichen Yacht stets möglichst zwanglos zuging. Ich hatte das Vergnügen, neben dem in der ganzen Marine und besonders auch von der Kaiserlichen Familie geschätzten Kommandanten der „Hohenzollern“, Kapitän zur See v. Karpf, zu sitzen, der für seinen prächtigen Humor bekannt ist. Wir ließen uns das vorzügliche Essen und die ausgesuchtesten Weine trefflich schmecken. Von einem Rheinwein versicherte Kapitän v. Karpf, daß es der beste Tropfen sei, der im kaiserlichen Keller in Berlin lagere. Ich beobachtete, daß der Kaiser mit Admiral Warrender nicht recht zu Gange kam. Unglücklicherweise saß Warrender auch gerade mit seinem fast ganz tauben Ohre neben dem Kaiser, so daß dieser sich fast ausschließlich mit dem englischen Botschafter unterhielt. Nach Tisch wurden auf dem Promenadendeck Kaffee und Zigarren gereicht und zwanglos geplaudert. Der Kaiser zog fast jeden seiner englischen Gäste ins Gespräch; man merkte es ihm an, wie er sich

Offizier S. M. Y. „Hohenzollern“

Stabsarzt Dr. Wezel	Kapitänlt. v. Hase
Korv.-Kapitän v. Müller	Kapitän zur See v. Karpf
Kapitän zur See Begas	Konteradmiral Hebbinghaus
K. Gr. Kapitänlt. B. Buxton	Konteradmiral Eckermann
Vizeadmiral Scheer	Gesandter v. Eisendecker
K. Gr. Kapitän zur See A. Duff	K.Gr.Korv.-Kapit. E. A. Rushton
Admiral v. Ingenohl	O. H. M. Freiherr v. Reischach
K. Gr. Kapitän zur See M. Culme-Seymour	K. Gr. Kapitän zur See Charles B. Miller
Generaloberst v. Plessen	Admiral v. Müller
K. Gr. Vizeadmiral Sir George Warrender	K. Gr. Kapitän zur See Cecil F. Dampier
S. Maj. der Kaiser und König	**S. K. H. Prinz Heinrich v. Pr.**
K. Gr. Botschafter Sir Edward Goschen	K.Gr.Kapitän zur See Sir Arthur J. Henniker-Hughan
Großadmiral v. Tirpitz	Admiral v. Coerper
K. Gr. Kapitän zur See William E. Goodenough	K. Gr. Kapitän zur See George H. Baird
Admiral v. Pohl	Vizeadmiral Koch
K. Gr. Kapitän zur See Wilfred Henderson	K. Gr. Fleet-Paymaster Graham Hewlett
Gesandter Graf v. Wedel	Konteradmiral Funke
K. Gr. Korv.-Kapitän The Hon. D. Stopford	Wirkl. Geh. Rat v. Valentini
Konteradmiral Mauwe	Kapitän zur See Hopmann
Oberstlt. v. Estorff	Korv.-Kapitän Frhr. v. Paleske
Kapitänlt. Kehrhahn	Kapitänlt. v. Tyszka

Offizier S. M. Y. „Hohenzollern“

bemühte, seinen Gästen gegenüber nur liebenswürdiger Gastgeber zu sein. Ich unterhielt mich sehr interessant mit den englischen Kommandanten Dampier und Sir Arthur Henniker-Hughan über die politische Lage und über die Aussichten

Deutschlands in der Welt. Beide vertraten den Standpunkt, daß England Deutschland nicht von der Welt absperren wolle; wenn es trotzdem zum Kriege käme, so müßte er von Deutschland ausgehen, nicht von England. Ziemlich spät fuhren wir auf den „King George V.“ zurück, wo wir noch eine Zeitlang im smoking-room der Offiziersmesse zusammensaßen. Ich freundete mich bei solchen Gelegenheiten mit dem Artillerieoffizier des „King George V.“, commander Brownrigg, an. Er erzählte mir viele interessante artilleristische Details, zeigte mir in seiner Kammer Schießlisten und Ergebnisse von Prüfungsschießen und Zeugnisse über erworbene Schießpreise. Wir fanden uns in unserer Liebhaberei für das Schießen mit Schiffsgeschützen. In der englischen Marine hat man es verstanden, die Artillerieoffizier-Laufbahn zur angesehensten und erstrebenswertesten für alle Seeoffiziere zu machen. In der deutschen Marine war nicht die Hauptwaffe, die Artillerie, sondern eine Nebenwaffe, die Torpedowaffe, das Ziel der Sehnsucht aller tüchtigen Offiziere geworden. Ich habe das immer sehr bedauert und für einen großen Fehler gehalten. Diese Bevorzugung der Torpedowaffe hatte ihre Berechtigung, als unsere Marine noch so schwach war, daß ein Kampf um die Seeherrschaft, die sich nur durch die Artillerie kampfkräftiger Schiffe erkämpfen läßt, von vornherein aussichtslos erschien. Churchill hat während des Krieges — nach der Skagerrak-Schlacht — sehr richtig gesagt: „Die erste Seemacht verläßt sich auf das Geschütz; die zweite muß ihre Hoffnungen auf den Torpedo setzen“. Dadurch, daß wir tatsächlich unsere Hoffnung im Kriege fast nur auf den Torpedo gesetzt haben, haben wir bis zu einem gewissen Grade auf die Kampfart einer ersten Seemacht verzichtet. Erst in der Skagerrak-Schlacht, also fast zwei Jahre nach Kriegsausbruch, hat der Flottenchef Admiral Scheer den Artilleriekampf auf hoher See gewagt, nachdem vorher seine Vorgänger, die Admirale v. Ingenohl und v. Pohl, keine der sich öfters bietenden Möglichkeiten zur Hochseeschlacht

ausgenützt hatten. Commander Brownrigg erzählte mir von Schießübungen, die er auf 150 hm*) Entfernung erfolgreich durchgeführt hatte. Diese Entfernung kam mir übermäßig groß vor. Tatsächlich ist im Kriege fast nur auf noch größere Entfernungen gekämpft worden!

Für Freitag, den 26. Juni, war Admiral Warrender vom Kaiser zum Segeln auf dem „Meteor" eingeladen. Die großen Yachten starteten um $10^1/_4$ Uhr zur Seewettfahrt. Da ich ihn hierbei nicht zu begleiten hatte, konnte ich mich den Vorbereitungen für das große Bordfest widmen, das nachmittags auf dem „King George V." stattfinden sollte. Nachmittags veranstaltete außerdem der Kaiserliche Yachtklub eine Segelregatta für die englischen Kriegsschiffsboote. Für den Abend war vom Offizierskorps der Ostseestation zu einem Ball in der Marineakademie eingeladen worden.

Admiral Warrender kam erst nachmittags vom Segeln zurück. Wir hatten unterdessen einen sehr vergnügten Lunch gehabt, bei dem Sir Eward Goschen präsidierte und zu dem einige junge Damen geladen waren. Der Admiral war sehr entzückt von der Regatta, bei der Konteradmiral Begas den „Meteor" zum Siege gesteuert hatte.

Der „at home", wie die Engländer ihre Bordfeste bezeichnen, auf dem „King George V." wurde ein Massenfest ersten Ranges. Ganz Kiel war da, und alle Einladungen durch meine Hand gegangen: natürlich schnappten einige ein, daß sie nicht auch geladen waren. Lady Warrender machte sehr geschickt die Honneurs, wobei sie von einigen deutschen Damen, besonders von Lady Warrenders Freundin, Frau v. Meister, der Frau des Regierungspräsidenten in Wiesbaden, unterstützt wurde. Die riesigen Decks des „King George V." fanden der großen Tanzflächen wegen den ungeteilten Beifall

*) In der Marine rechneten wir für die Waffenverwendung stets in Hektometern (1 hm = 100 m = 0,1 km), für die Navigation in Seemeilen (1 sm = 1852 m).

der deutschen tanzenden Damen. Borchert aus Berlin hatte vorzügliche Büfetts geliefert, deren Herrlichkeiten berechtigten Anklang fanden. Ich machte die Bekanntschaft des alten Lord Brassey, der mit seiner Yacht „Sunbeam“ in Kiel war, auf die er mich einlud. Er hat über eine Weltumsegelung mit dieser Yacht ein bekanntes Buch geschrieben. Ich lernte auch seine Töchter, Lady Helen und Lady Marck kennen. Die Yacht ist ziemlich alt, doch sehr behaglich und groß. Tags darauf passierte dem Lord eine merkwürdige Geschichte. Er war in einem kleinen Boot seiner Yacht in den für alle Zivilpersonen gesperrten U-Bootshafen der Kaiserlichen Werft gefahren, wo mehrere unserer neuesten U-Boote lagen, dort von einem Werftschutzmann festgenommen und stundenlang in einer Wachstube eingesperrt worden. Erst nachdem er sich durch einen ihm bekannten deutschen Offizier hatte legitimieren können, wurde er auf Befehl des Oberwerftdirektors freigelassen. In Kiel war man allgemein entrüstet über die große Taktlosigkeit des Lords, auch der Kaiser hat sich ziemlich scharf darüber ausgesprochen.

Daß die Engländer den lebhaften Wunsch hatten, die modernen Schiffe und Fahrzeuge unserer Flotte kennen zu lernen, erkannte ich schon am Tage nach der Ankunft der englischen Schiffe in Kiel. Admiral Warrender schickte mich an diesem Tage zu unserem Flottenchef, Admiral v. Ingenohl, und ich mußte diesem melden, daß Admiral Warrender die englischen Schiffe zur Besichtigung durch die deutschen Marineoffiziere zur Verfügung stelle. Admiral Warrender betonte dabei ausdrücklich, daß den deutschen Offizieren alles gezeigt werden würde, was sie aus Berufsinteresse zu sehen wünschten. Admiral v. Ingenohl verhielt sich dem gegenüber völlig ablehnend und trug mir auf, Admiral Warrender zu bestellen, daß er bedaure von dieser liebenswürdigen Aufforderung keinen Gebrauch machen zu können, da er nicht Gleiches mit Gleichem vergelten könnte, weil wir nach unseren Vorschriften viele Teile unserer Schiffe niemanden

zeigen dürften. Ich meldete dies Admiral Warrender und dieser schickte mich Tags darauf wieder zu Admiral v. Ingenohl und ließ bestellen, daß solche Vorschriften selbstverständlich auch bei ihnen beständen, daß z. B. die Kommandotürme, die Torpedoräume und die Funkentelegraphie nicht gezeigt werden dürften. Alles übrige stände zur Verfügung und er erwarte keinesfalls, daß seinen Offizieren etwas gezeigt würde, was gegen unsere Vorschriften verstöße. Hierauf gab Admiral v. Ingenohl erst am 26. Juni in einem Schreiben an mich Antwort, in dem er schrieb, daß ich Admiral Warrender melden sollte, daß „er für die Bereitwilligkeit, den deutschen Offizieren die englischen Schiffe zu zeigen, danken ließe und bäte, daß auch die englischen Offiziere die deutschen Kriegsschiffe besichtigten". Gleichzeitig erhielten die deutschen Schiffskommandos von Admiral v. Ingenohl den Befehl, daß den englischen Offizieren der Besuch der deutschen Schiffe gestattet sei, daß aber die für Besichtigungen durch Fremde erlassenen Bestimmungen innezuhalten seien. Da diese Bestimmungen besagten, daß unsere modernsten Schiffe, die Schiffe des dritten Geschwaders und die Schlachtkreuzer sowie die modernsten Torpedobootszerstörer und alle U-Boote überhaupt nicht von Fremden betreten werden dürften, so blieben für die Engländer nur die alten Linienschiffe der „Deutschland"-Klasse zur Besichtigung übrig, — und da konnten sie uns wahrhaftig nicht viel absehen. Die Engländer selber hatten ihre Schiffe, die ja tatsächlich die allermodernsten der englischen Marine waren, dadurch für den Besuch durch die deutschen Offiziere vorbereitet, daß sie alle wichtigen Apparate, so besonders alle artilleristischen Feuerleitungsapparate sowie die Visiereinrichtungen, entweder entfernt oder mit Holzbekleidungen versehen hatten. Mir selber zeigte man allerdings öfters, ohne daß ich darum gebeten hatte, die Einrichtungen des „King George V." sehr genau. Commander Brownrigg führte mich bis in die entlegensten Ecken seiner Geschütztürme und Munitionskammern.

Nur den berühmten Percy Scottschen „firing director" umhüllten alle Offiziere mit dem Schleier des Geheimnisses. Es war dies ein Apparat, mittels dessen Hilfe man alle Geschütze vom Kommandoturm oder vom Vormars aus richten und abfeuern konnte, eine Erfindung des englischen Admirals Percy Scott. Natürlich fragten die englischen Offiziere, die mich führten, meist auch nach unseren entsprechenden Einrichtungen, aber sie hatten damit nicht viel Glück bei mir.

Der von den Offizieren der Ostseestation unseren englischen Gästen in den prächtigen Räumen der Marineakademie am 26. Juni gegebene Ball war ein glänzendes Fest. Beim Blumenwalzer gab es Blumen in so verschwenderischer Fülle, wie ich es selten erlebt, es war das reine Blumenfest. Bis spät in den Morgen hinein wurde getanzt.

Für Sonnabend, den 27. Juni waren wir mittags zu einem Frühstück der Stadt Kiel und nachmittags zu einem Gartenfest beim Chef der Marinestation der Ostsee geladen. Für den Abend hatte das Ehepaar Warrender zu einem Essen an Bord eingeladen.

Um 1 Uhr mittags fanden wir uns in den schönen Räumen des neuen Kieler Rathauses zu dem von der Stadt Kiel zu Ehren der englischen Offiziere gegebenen Frühstück ein. Oberbürgermeister Lindemann hielt eine Rede auf die Engländer, dann Warrender eine ausgezeichnete Rede auf die Stadt Kiel und dabei auf alles, was ihm sonst aufgefallen war. Er schilderte, wie die deutschen Offiziere das Geschwader mit ihren Motorbarkassen empfangen hätten und wie die Offiziere auf hoher See an Bord gekommen seien. Auch meiner Person und meiner Tätigkeit gedachte er mit anerkennenden Worten. Nachdem Großadmiral v. Köster als Ehrenbürger der Stadt Kiel auf die englische Marine gesprochen hatte, sprach Warrender ein zweites Mal in glänzender Form. Das Frühstück dauerte dank der vielen Reden und Essenpausen so lange, daß wir gerade noch Zeit hatten

mit Auto und „barge“ an Bord zu eilen, um uns für das Gartenfest umzuziehen.

Das historische Gartenfest beim Stationschef, zu dem jedesmal der Kaiser erwartet wird, zu dem er aber fast nie kommt, verlief bei strahlendem Wetter sehr nett. An Fürstlichkeiten waren nur Prinz Heinrich mit seiner Familie und die Prinzessin Marie von Holstein-Glücksburg anwesend. Prinz Adalbert fehlte in diesem Jahre zum ersten Male in der Kieler Woche. Auch die Kaiserin, der Kronprinz und die übrigen preußischen Prinzen waren diesmal gegen alle sonstige Gewohnheit nicht nach Kiel gekommen. Es wurde mir von unterrichteter Seite versichert, daß die Kaiserin und die Prinzen wegen des englischen Besuches nicht gekommen seien. Ich fand diese Zurückhaltung gegenüber einer Nation, deren Regierung die unsrige so häufig brüskiert hatte, sehr richtig, wie denn überhaupt die kühle Reserviertheit aller maßgebenden deutschen Persönlichkeiten ihren Eindruck auf die Engländer nicht verfehlt hat. — Das Gartenfest beim Stationschef bot in diesem Jahre ein besonders buntes Bild. Man stand herum, redete mit diesem und jenem, trank eine Tasse Tee, und die Jugend tanzte im großen Saale des Hauses des Stationschefs. Außerdem wurde von Herren und Damen der Kieler Gesellschaft ein vorher eingeübter Lancier auf dem Rasen im Garten getanzt, bei dem auch ich beteiligt war. Auf dem Rasen hinter dem Haus war ein großer roter Teppich gelegt, auf dem einige Korbmöbel standen für die höchsten Herrschaften.

Beim Gartenfest erhielt Admiral Warrender für sich und seine Frau eine Einladung zur Abendtafel auf die „Hohenzollern“. Die für die „dinner-party“ auf dem „King George V.“ eingeladenen Gäste wurden daher wieder ausgeladen bis auf einige jüngere Damen, mit denen wir dann abends sehr vergnügt tafelten. Sir Edward Goschen präsidierte wieder und unterhielt sich sehr gut mit den deutschen Damen, die ihn in seiner Tätigkeit als Gastgeber unterstützten. Nach dem

Essen auf dem „King George V.“ tanzten wir etwas an Deck, ließen uns dann aber auf die „Viktoria Luise“ der Hamburg-Amerika-Linie übersetzen und tanzten dort weiter. Noch mehr als anderswo trat hier der internationale Charakter der Kieler Woche zutage. Alle Sprachen wurden gesprochen. Da es zum Tanzen infolge Überfüllung reichlich eng war, trommelten Stopford, Buxton und ich ein paar nette Menschen zusammen, zogen wieder auf den „King George V.“ und tanzten dort weiter. Unter anderen kamen die beiden jugendlichen Enkelinnen des Fürsten Bismarck mit uns. Erst ziemlich spät fuhren die letzten Gäste von Bord. So endete der letzte Tag vor dem ereignisschweren Tag von Serajewo für uns in fröhlichstem Zusammensein mit unseren englischen Gästen.

Für Sonntag, den 28. Juni war wieder ein reichhaltiges Programm vorgesehen. Mittags waren der Admiral und Lady Warrender zum Frühstück bei Großadmiral v. Tirpitz eingeladen. Nachmittags sollte großer Empfang im Königlichen Schloß sein und abends Essen beim Stationschef mit nachfolgendem Ball.

Zum Großadmiral v. Tirpitz war ich nicht mit geladen, ich aß infolgedessen mittags mal wieder in aller Gemütsruhe zu Hause. Als ich nach Tisch wieder auf dem „King George V.“ ankam, wurde ich ans Telephon gerufen und erhielt hier den vom Kaiser erteilten Befehl: „Flagge halbstocks, Toppsflaggen halbstocks, österreichische Flagge im Großmast, anläßlich der Ermordung des österreichischen Thronfolgers.“ Admiral Warrender und Sir Goschen kamen gleich darauf vom „Friedrich Karl“ zurück. Beide sehr ernst, der Botschafter tief erschüttert. Ich meldete ihnen den erhaltenen Telephonspruch. Ich stand noch eine Weile mit ihnen an Deck zusammen. Sir Edward Goschen hatte Tränen im Auge, so daß ich ihn fragte, ob er dem Morde eine ganz besondere Bedeutung beimäße. Er sagte darauf nur, daß er dem Thronfolger sehr nahegestanden und ihn wie einen Freund geliebt habe. Goschen sagte dann zu Warrender, sie wollten zusammen ein

Telegramm an Sir Edward Grey aufsetzen. Ich zog mich infolgedessen zurück. Als Warrender wieder an Deck kam, war er noch ernster geworden. Er sprach mit mir ausführlich über die Folgen, die der Mord haben könne. Er sprach als seine feste Überzeugung unumwunden die Befürchtung aus, daß dieser Mord den Krieg zwischen Serbien und Österreich zur Folge haben würde, daß dann Rußland mit hineingezogen werden würde und daß dann auch Deutschland und Frankreich nicht unbeteiligt bleiben könnten. Von England sprach er nicht, aber er sagte schließlich doch noch, daß dieser Mord wohl den allgemeinen Weltkrieg entfesseln würde. Ich habe über dieses Gespräch in meinem am 4. Juli 1914 eingereichten dienstlichen Bericht berichtet. Noch während wir uns an Deck unterhielten, kam Prinz Heinrich an Bord, um die Nachricht von der Ermordung zu überbringen und sich mit Sir Edward Goschen und dem Admiral darüber zu unterhalten. Er berichtete bereits Einzelheiten über den Mord.

Das Bild der Kieler Woche änderte sich jetzt mit einem Schlage von Grund auf. Der Empfang im Schloß und der Ball beim Stationschef wurden abgesagt. Die „Viktoria Luise" erhielt von Hamburg Anweisung, am folgenden Tage nach Hamburg zurückzukehren. Die Regatten nahmen ihren Fortgang, aber die Tanzfestlichkeiten unterblieben. Es begann die gewitterschwüle Atmosphäre, die die Welt bis zum Kriegsausbruch erfüllt hat. Nachmittags wurde mitgeteilt, daß der Kaiser am anderen Morgen abreisen würde.

Am Montag, den 29. Juni fuhren wir schon in aller Frühe mit der „barge" zum Bahnhof, Warrender und Goodenough mit ihren Stäben, sowie Kapitänleutnant Kehrhahn und ich. Die befohlenen Admirale und Generale versammelten sich an der Anlegebrücke. Kurz vor der Ankunft des Kaisers kam Ihre Majestät die Kaiserin an, die im Auto von Grünholz herbeigeeilt war und nun den Kaiser nach Wien begleiten wollte. Sie war ganz in Schwarz und sah verweint aus. Das

Boot des Kaisers legte an, der Kaiser stieg mit seinem Gefolge aus. Der Kaiser sah todernst aus. Er nahm verschiedene Meldungen entgegen, so auch Warrenders und Goodenoughs Abmeldungen. Er unterhielt sich mehrere Minuten mit beiden. Dann sprach er lange mit Sir Edward Goschen, ferner mit Mr. Armours, dem Amerikaner, Fürst Münster, Admiral v. Ingenohl und anderen. Wir folgten alle bis zum Zuge und grüßten beim Abfahren. Es herrschte eine ernste Stille, auch bei dem zahlreichen Publikum, das sich trotz der frühen Stunde eingefunden hatte.

Am Vormittag nahm der Admiral an der feierlichen Beisetzung des mit seinem Flugzeuge abgestürzten Kapitänleutnants Schroeter teil. Mittags fand eine offizielle Tafel an Bord des „King George V.“ statt, zu der in der Hauptsache die deutschen Admirale mit ihren Frauen geladen waren. Wegen Platzmangels hatte aber nur eine beschränkte Zahl geladen werden können. Unter den erschienenen Gästen befanden sich Großadmiral v. Tirpitz, die Admirale v. Ingenohl, v. Coerper und v. Pohl. Es gab ein sehr einfaches Essen, das sich nur durch einige gute Weine von dem täglichen Lunch unterschied. Nach dem Essen erbot sich Admiral Warrender den deutschen Admiralen den „King George V.“ zu zeigen. Admiral v. Ingenohl nahm merkwürdigerweise an, während Großadmiral v. Tirpitz und die übrigen Admirale ablehnten. Admiral Warrender führte nun Admiral v. Ingenohl und seine Offiziere, denen ich mich anschloß, in einen 34,5 cm-Geschützturm und es wurden uns dort von commander Goldie sämtliche maschinellen Einrichtungen des Turmes im Betrieb vorgeführt.

Nachmittags begleitete ich allein den Admiral im Auto zum Werfterholungshaus, wo ein Mannschaftsfest stattfand, das die Engländer unseren Mannschaften als Ewiderung für die gegebenen Mannschaftsfeste gaben. Beim Betreten des Saales wurde Admiral Warrender mit donnerähnlichem Fußgetrampel empfangen, eine spontane Huldigung, die auf mich einen tiefen Eindruck machte. Warrender schwang sich sodann

mit jugendlicher Elastizität auf einen Tisch und hielt eine begeisternde Rede auf die Freundschaft der beiden Völker, die in drei Hurras auf die deutsche Marine endete. Konteradmiral Mauwe antwortete, ebenfalls auf dem Tische stehend. Als er seine Rede beendet hatte und drei Hurras auf die englische Marine ausgebracht wurden, gab Warrender ihm die Hand und zeigte sich so den deutschen und englischen Mannschaften Hand in Hand mit dem deutschen Admiral in etwas theatralischer Pose. Ein wüstes Beifallsgetrampel, das immer wieder von neuem begann, war die Antwort.

In diesen Tagen unterhielt sich Warrender öfters mit mir darüber, wie sich wohl ein Seekrieg zwischen England und Deutschland gestalten würde. Besonders interessierte mich dabei, daß er sagte, daß man in England erst durch mehrere Artikel deutscher Seeoffiziere auf die Bedeutung der Bucht von Scapa Flow aufmerksam geworden sei und daß man daraufhin darangegangen sei Scapa Flow als Stützpunkt für die sogenannte weite Blokade der deutschen Bucht auszubauen. Er sagte wörtlich: „Scapa Flow ist eine deutsche Erfindung." Er und die Offiziere seines Stabes spöttelten öfters über den bekannten U-Bootsbrief des Admirals Percy Scott, in dem dieser ausgesprochen hatte, daß die U-Boote das Ende von Englands Seeherrschaft bedeuteten. Admiral Warrender meinte aber doch auch, daß die U-Boote in Zukunft die strategischen Verhältnisse von Grund auf ändern würden und daß wegen der U-Boote in Zukunft nur die weite Blokade — in den norwegischen Gewässern — möglich sein würde.

Am Abend des 29. Juni fand das Herrenessen des Kaiserlichen Yachtklubs statt. Vorher war Preisverteilung, die Prinz Heinrich in Vertretung des Kaisers vornahm. Eine große Zahl Yachtbesitzer und Seeoffiziere hatte sich dazu im Yachtklub versammelt. Ich vergesse nie den prüfenden Blick, mit dem Warrender jeden einzelnen der aufgerufenen jungen Offiziere musterte, um sich einen Eindruck von ihnen zu verschaffen. Besonders interessierte er sich für die Offiziere

der U-Bootswaffe, die er und seine Offiziere stets möglichst zahlreich kennen zu lernen versuchten.

Bei dem Essen im Klub sah man allerlei interessante Leute, Generalfeldmarschall v. d. Goltz, Krupp von Bohlen und Halbach, die Marineattachés der fremden Staaten u. a. Zum letzten Male schlief ich in dieser Nacht auf dem „King George V."

Für Dienstag, den 30. Juni war die Abfahrt des englischen Geschwaders angesetzt. Ich bedauerte, daß die für mich hochinteressante Zeit zu Ende war. Den mir stets freundschaftlich gegenübergetretenen Offizieren des Stabes, Stopford und Buxton, schenkte ich auf ihre Bitten mein Bild, wofür sie sich mit den ihrigen revanchierten. Ich stiftete außerdem jedem eine kleine Kiste mit gutem Rheinwein. Dafür haben sie mir beide zusammen ein sehr schönes silbernes Tintenfaß geschenkt, das sie am 30. Juli 1914 von England abgeschickt haben und das mir Ende August 1914 durch Vermittlung des deutschen Admiralstabes zugestellt wurde!

Admiral Warrender gab mir zum Abschied eine wundervolle Nadel, einen großen Rubin mit Brillanten. Ich habe sie nur kurze Zeit besessen, im August 1914 habe ich sie dem Roten Kreuz zur Verfügung gestellt. Außerdem schenkte er mir sein Bild.

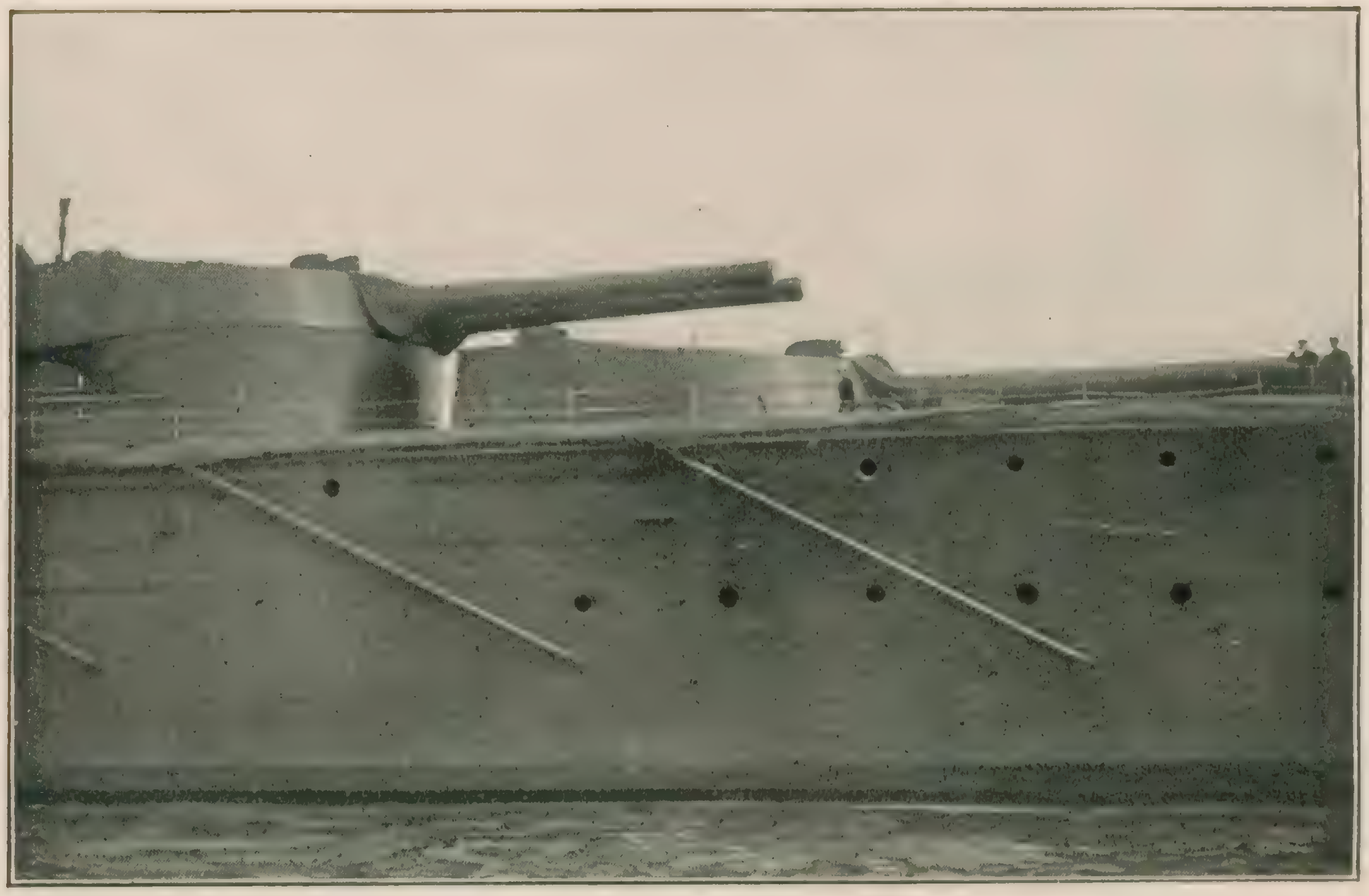
Ich blieb so lange an Bord, bis von der Boje losgeworfen wurde. Dann verabschiedete ich mich. Alle waren sehr herzlich zu mir. Ich schied mit dankbaren Gefühlen. Die väterliche, fürsorgende Gastfreundschaft des englischen Admirals werde ich nicht vergessen, trotz allem Schlechten, was das englische Volk seitdem unserem Volke angetan hat, wodurch es jedem anständig denkenden deutschen Ehrenmanne zur Zeit unmöglich gemacht worden ist, mit einem Engländer freundschaftlich zu verkehren. Durch die Forderung der Auslieferung unseres Kaisers ist eine unüberbrückbare Kluft zwischen uns und den Engländern entstanden.



„King George V.“
Flaggschiff des zweiten britischen Linienschiffsgeschwaders.



„Southampton“, Flaggschiff des Kommodore Goodenough.



Die Buggeschütze des „King George V.“.



Das Achterdeck des „Derfflinger“.

Ich bestieg mein Boot und sah die Schiffe in rascher Fahrt den Hafen verlassen. Auf den deutschen Schiffen wehte das Signal: „Glückliche Reise“.

Beim Auslaufen aus dem Hafen machte Warrender als Abschiedsgruß seines Geschwaders an die deutsche Flotte den Funkspruch:

„Friends in past and friends for ever!“
(„Freunde in der Vergangenheit und Freunde für immer!“)

ZWEITER TEIL

DIE SEESCHLACHT VOR DEM SKAGERRAK

Erstes Kapitel.

Erste Begegnungen mit englischen Seestreitkräften.

Am 15. Dezember 1914 war ich zum ersten Male Zeuge vom Zusammentreffen deutscher und englischer Seestreitkräfte. Unsere Schlachtkreuzer beschossen an diesem Tage die befestigte englische Hafenstadt Scarborough. Ich selber mußte mich an Bord eines Linienschiffes damit begnügen zuzusehen, wie die „Hamburg" im Morgengrauen ein englisches Torpedoboot erfolgreich bekämpfte. Ungefähr zur gleichen Zeit spielte sich aber eine Begegnung mit unseren Freunden aus der Kieler Woche ab, die hochinteressant war, die aber aus naheliegenden Gründen bisher noch nicht in der Öffentlichkeit bekannt geworden ist. Unseren Schlachtkreuzern waren unsere kleinen Kreuzer zur Teilnahme an der Beschießung zugeteilt worden. An der englischen Küste stand aber eine so gewaltige See und das Wetter war so stürmisch, daß eine Waffenverwendung der kleinen Kreuzer unmöglich war. Der Führer der Schlachtkreuzer, Vizeadmiral Hipper, entschloß sich daher, die kleinen Kreuzer zum Gros zurückzuschicken. Die Ausführung dieses Befehls barg die große Gefahr in sich, daß die kleinen Kreuzer unterwegs auf überlegene Streitkräfte stoßen konnten. Etwa auf der Hälfte der zurückzulegenden Strecke stießen unsere kleinen Kreuzer auf ein Geschwader englischer kleiner Kreuzer, die wahrscheinlich unter dem Befehl des Kommodore Goodenough gestanden haben. Infolge des unsichtigen Wetters standen sich die Schiffe plötzlich ganz nahe gegenüber. Das englische Führerschiff machte mit

dem Scheinwerfer ein Morse-Erkennungssignal, aus zwei Buchstaben bestehend. Dies wurde vom deutschen Führerschiff abgelesen und durch irgendwelche Morsebuchstaben beantwortet. Schließlich merkten die Engländer, wen sie vor sich hatten und eröffneten Feuer, das von den deutschen Kreuzern sofort erwidert wurde. Bei dem herrschenden Sturm war aber eine Waffenwirkung beiderseits so gut wie ausgeschlossen. In einer einsetzenden Regenbö verloren sich die Verbände aus den Augen. Gleich darauf stießen unsere sechs kleinen Kreuzer auf die acht Dreadnoughts des von Vizeadmiral Sir George Warrender geführten zweiten Linienschiffs-Geschwaders! Voller Geistesgegenwart ließ der Führer der deutschen kleinen Kreuzer sofort das vorher abgelesene englische Erkennungssignal machen. Auf dem englischen Geschwader ließ man sich täuschen und glaubte es mit den eigenen kleinen Kreuzern zu tun zu haben. Das war die Rettung unserer Schiffe, denn wenige Salven aus den 34,5 cm-Geschützen der „King George V.“-Klasse hätten genügt, um die kleinen Kreuzer zu vernichten! Nur kurze Zeit behielten sich die beiden Geschwader in Sicht, dann wurden sie durch Regenböen getrennt und die kleinen Kreuzer stießen bald darauf zu unseren Linienschiffen, froh, der großen Gefahr glücklich entgangen zu sein. Ich glaube, sehr schlaue Gesichter werden weder Admiral Warrender noch sein Flaggleutnant Buxton gemacht haben, als sie nachträglich erfahren haben, was für Schiffe sie vor ihren Geschützrohren gehabt hatten. Sir George Warrender ist bald darauf als Geschwaderchef abgelöst worden und erhielt ein Landkommando, wohl deshalb, weil er die einzige Gelegenheit zu einer erfolgreichen Kampfhandlung, die ihm das Geschick geboten hatte, ungenutzt hatte vorübergehen lassen. Ich las 1916 in einem Funkspruch des englischen Nachrichtendienstes, daß er als Chef einer Marinestation gestorben sei.

Die nächste Beschießung der englischen Küste durch deutsche Schlachtkreuzer fand am 25. April 1916 statt, und dies-

mal hatte ich als erster Artillerieoffizier S. M. S. „Derfflinger", unseres größten und am stärksten armierten Schlachtkreuzers, die Aufgabe, unseren Eisenhagel auf die Hafenanlagen der Städte Lowestoft und Great Yarmouth zu lenken.

Aus Lowestoft liefen damals bei Beginn des Bombardements der Hafenstädte zwei kleine englische Kreuzer und etwa 20 Torpedobootszerstörer aus, und es entwickelte sich zwischen uns und diesen Seestreitkräften nach Durchführung des Bombardements ein kurzes Gefecht. Aber dieses Gefecht, in dem wir mit Leichtigkeit einen großen Teil der feindlichen Streitkräfte hätten vernichten können, wurde nach wenigen Minuten abgebrochen, da von einem unserer zur Sicherung im Süden aufgestellten kleinen Kreuzer das Herannahen überlegener feindlicher Streitkräfte gemeldet wurde. So haben wir an diesem Gefecht keine rechte Freude gehabt, obwohl wir in den wenigen Minuten einen kleinen Kreuzer in Brand schossen und ein oder zwei Torpedoboote zum Sinken brachten. Die Meldung des kleinen Kreuzers stellte sich außerdem später als falsch heraus. Als wir bereits von der Küste abliefen, griff uns noch ein Landflieger an, den unsere Flaks aber so gut eindeckten, daß er von uns abließ und der schwerverwundete Offizier nur gerade noch die rettende Küste erreichen konnte, wie ich später in einer englischen Zeitung las. Trotz des geringen militärischen Erfolges gegen die englischen leichten Streitkräfte war der Vorstoß gegen die englische Küste doch eine herzerfrischende Kriegsfahrt gewesen. Unvergeßlich bleibt mir die Stunde, als Englands hohe Küste im Morgengrauen vor uns auftauchte, als wir die Einzelheiten von Lowestoft und Great Yarmouth ausmachten und wir dann unsere gewaltigen Salven aus den schweren Geschützen auf die Hafenanlagen feuerten. Gorch Fock hat in seinem Buche „Nordsee"*) in dem „Tag- und Nachtbuch S. M. S. ‚Wiesbaden'" über diese Fahrt gen England vom

*) Verlag von M. Glogau jun., Hamburg.

24. und 25. April 1916 berichtet. Er hat an der Fahrt an Bord der „Wiesbaden“ teilgenommen, also auf demselben Schiffe, auf dem er in der Skagerrak-Schlacht gefallen ist. Folgende prächtige Sätze von ihm mögen veranschaulichen, welchen gewaltigen Eindruck diese Fahrt auf den Dichter gemacht hat:

„Um den Mittag machen wir wieder seeklar und nun weiß es mit einem Male das ganze Schiff, daß es ein Vorstoß gegen England werden soll, daß wieder eine große, bedeutsame Stunde geschlagen haben kann! Überall schießt und jagt es los: eine Weltmacht stürmt auf Tod und Leben hinaus, eine starke Flotte. Da sind wir nur Treiber, und die riesigen grauen Torpedoboote sind nur die Hunde der großen gewaltigen Jäger vom Range eines Lützow, eines Seydlitz, eines Derfflinger! Sieh dich vor, John Bull, sieh dich vor! Der deutsche Zorn, der heiße, lachende Zorn eines Siegfried über die Treulosigkeit der Sachsen, kommt über dich.

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Wie das Schiff zittert! So weit das Auge reicht: deutsche Kriegsschiffe, bohrende, jagende, zornige Jäger und Hunde! Immer blauer wird die See, höher heben sich die Köpfe der Wogen, weißer wird die Bugwoge, sprühender die Kielfurche!

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Es dunkelt rasch. Nun brausen wir todesernst in die Nacht hinein, ganze Berge von leuchtendem Gischt aufwühlend. Blasse Sterne stehen am Heben. Die See geht höher. Hin und wieder blitzt ein Morselicht auf. Die Torpedoboote sind kaum zu sehen, nur die weiße Schaumwoge leuchtet zu uns herüber.

Das Schiff ist ein feuerspeiender Berg geworden. Auch unsere Nachbarn sind Vulkane! Ein zorniger Riese mit übermenschlichen Kräften tobt sich aus! Alle alten Götter sind aufgestanden und kämpfen mit, Walhall in der Götterdämmerung.

Und kein Licht auf der See! Urgewaltig und urweltlich droht sie mit den Hämmern der Nacht!

— — — — — — — — — — — — — — — — — — — —

Ein Zeppelin segelt über uns: ein Schattenstreifen im Nachtgewölk. Sterne sind . . . . .“

Die Fortsetzung dieses Tagebuches ist mit dem Dichter an Bord der „Wiesbaden“ in der Schlacht vor dem Skagerrak untergegangen.

Zweites Kapitel.

Die artilleristischen Grundlagen des Kampfes auf hoher See.

Am Tage von Lowestoft habe ich mancherlei gelernt, was mir später in der Skagerrak-Schlacht von Nutzen gewesen ist. Durch einige Materialversager und Bedienungsfehler wurde mir wieder einmal klar vor Augen geführt, wie eine einwandfreie Feuerleitung der Artillerie nur bei tadellosem Funktionieren aller artilleristischen Einrichtungen und bei ihrer fehlerlosen Bedienung erfolgen kann. Nur wenn so das Handwerkszeug des Artillerieoffiziers völlig in Ordnung ist, kann dieser die Artillerie zu höchster Feuerwirkung bringen und können dann die Offiziere, Geschützführer und Geschützmannschaften beweisen, daß sie die komplizierten maschinellen, meist hydraulisch oder elektrisch betriebenen Einrichtungen ihrer Geschütztürme, Kasematten und Munitionskammern richtig zu bedienen wissen und so vorzüglich in Ordnung gehalten haben, daß sie selbst beim schnellsten Feuern immer wieder mit geladenen Rohren fertig zum Schuß sind, sobald wieder die Feuerglocke ertönt. Um dies zu erreichen, ist in erster Linie eine tägliche, zum Teil recht mühsame Kontrolle der gesamten elektrischen und maschinellen Artillerie-Einrichtungen nötig und im Anschluß daran eine schnelle Beseitigung aller gefundenen Schäden durch das Artillerie-Mechanikerpersonal. Diesem geradezu unermüdlichen Personal des „Derfflinger" sei hier ein besonderes Denkmal gesetzt! An der Spitze von

neun Artillerie-Mechanikersmaaten und mehr als 20 Artillerie-Mechanikersgasten stand der Artilleriemechaniker Wlodarczek, im ganzen Schiff das „Heinzelmännchen“ genannt, denn „ehe man's gedacht, war es vollbracht!“ Diese meine rechte Hand hat mir in geradezu vorbildlicher Weise geholfen, mein Ziel zu erreichen: in der Skagerrak-Schlacht ist in dem ganzen ungeheuren Betriebe, den die Artillerie des „Derfflinger“ darstellte, kaum ein Versager vorgekommen, der nicht durch die Wirkung der feindlichen Treffer, sondern nur durch die doch stundenlange, ausgiebigste Verwendung der artilleristischen Einrichtungen entstanden wäre. Und was war die Artillerie des Schiffes mit all den damit zusammenhängenden Einrichtungen für ein großartiges Werk! Sieben bis acht Millionen Mark hatte sie beim Bau gekostet, und im Kriege war sie noch durch Einrichtungen im Werte von vielen Hunderttausenden verbessert worden.

Auf dem vorderen Teil des Schiffes, der Back, standen zwei riesige Geschütztürme mit je zwei 30,5 cm-Schnelladegeschützen. Zwei gleiche Geschütztürme standen auf dem hinteren Teil des Schiffes, dem Achterdeck. Diese vier Geschütztürme mit ihren zusammen acht 30,5 cm-Geschützen bildeten die Hauptarmierung des Schiffes. Wir nannten die Türme dem Alphabet nach „Anna“, „Bertha“, „Cäsar“ und „Dora“. „Anna“ war der vorderste, „Dora“ der hinterste Turm. Jeder Turm hatte einen Turmkommandeur, der entweder Kapitänleutnant oder Oberleutnant war, nur Turm „Dora“ hatte infolge mangels an Offizieren keinen Offizier, hier versah der Turmführer, ein Stückmeister, dessen Dienst mit. Dem Turm „Bertha“ hatten unsere Leute einen besonderen Namen gegeben. Er wurde nach seinem Turmkommandeur, dem Kapitänleutnant Freiherr v. Speth-Schülzburg, der sich bei seinen Leuten besonderer Beliebtheit erfreute, allgemein „die Schülzburg“ genannt.

Die Mittelartillerie des „Derfflinger“ bestand aus zwölf 15 cm-Schnelladegeschützen, an jeder Seite des Schiffes

sechs, jedes einzelne für sich in trefflich gepanzerter Einzelkasematte aufgestellt. An leichter Artillerie besaßen wir nur noch vier 8,8 cm-Flugzeugabwehrkanonen (Flaks), die übrigen 8,8 cm-Geschütze waren längst an unsere braven Minensucher und an unsere Handelsschiffe in der Ostsee abgegeben worden.

Die Munition für diese Geschütze war in etwa 50 Munitionskammern untergebracht, die durch Torpedolängsschotte aus starkem Nickelstahlpanzer gegen Torpedotreffer ausgezeichnet geschützt waren.

Für die gesamte Artillerie standen mir 3 Kapitänleutnants, 3 Oberleutnants zur See, 4 Leutnants zur See, 4 Fähnriche zur See, 6 Deckoffiziere und etwa 750 Unteroffiziere und Mannschaften zur Verfügung. Die gesamte Besatzung S. M. S. „Derfflinger" betrug 1400 Mann. Die gesamte Artillerie unterstand mir als erstem Artillerieoffizier, doch leitete ich im Gefecht nur die schwere Artillerie, die Mittel- und leichte Artillerie wurde von zwei meiner Offiziere geleitet, denen ich nur allgemeine Anweisungen für die taktische Verwendung erteilte.

Wenn man die gewaltige Artillerieschlacht, die die Skagerrak-Schlacht in der Hauptsache dargestellt hat, einigermaßen verstehen will, muß man sich einen Begriff darüber machen können, wie es eigentlich möglich ist, von einem Schiffe, das mit höchster Fahrt durch die wogende und aufgewühlte See dahinbraust, das schlingert und stampft, Drehbewegungen ausführt, seine Geschwindigkeit häufig ändert, das also dauernd in Bewegungen nach allen Seiten hin ist, schießen und treffen zu können. Wie man dabei bis auf Entfernungen von mehr als 20 km die feindlichen Schiffe nicht nur gelegentlich treffen, sondern sogar restlos vernichten kann! Und dabei befindet sich der Gegner in derselben wahnsinnigen Fahrt, auch er dreht und wendet, schlingert und stampft und versucht, ebenso wie wir, durch fortgesetzte Kursänderungen sich dem verhängnisvollen Geschoßhagel zu entziehen. Ich möchte hier kurz beschreiben, was ich für

das Verständnis des Schießens auf hoher See für erforderlich halte, wenn man sich eine wirkliche Vorstellung von der Skagerrak-Schlacht machen will. Ich lege dabei die artilleristischen Einrichtungen zugrunde, mit denen wir auf dem „Derfflinger“ in der Skagerrak-Schlacht fochten und wie sie ähnlich auf allen modernen Großkampfschiffen vorhanden waren.

An erster Stelle interessieren uns da die Artillerieleitstände, von denen aus wir Offiziere die Artillerie leiteten. Der „vordere Artilleriestand“ war ein Panzerstand, der den hinteren Teil des eigentlichen Kommandoturms bildete, von welchem aus der Kommandant, unterstützt vom Navigationsoffizier, Adjutanten und Signaloffizier, das Schiff führte und das Gefecht leitete. Ich stand während der Schlacht in diesem „vorderen Artilleriestand“, zusammen mit meinem dritten Artillerieoffizier, der die Mittelartillerie leitete, 1 Fähnrich, 2 Entfernungsmessern, 3 Unteroffizieren an den „Richtungsweisern“ (geheimnisvollen artilleristischen Apparaten, auf die ich später noch zu sprechen komme) und 5 Befehlsübermittlern. Unter uns, nur durch ein durchlöchertes Blech, auf dem wir standen, getrennt, saßen 6 weitere Befehlsübermittler und unter diesen wieder, in der sogenannten „Birne“ (der Kommandoturm hatte nach unten zu tatsächlich eine birnenähnliche Form), saßen noch 1 Unteroffizier, 2 Befehlsübermittler und 1 Artillerie-Mechanikersgast als Reserve.

Es befanden sich also nicht weniger als 23 Menschen allein in meinem Artilleriestand! Es war etwas reichlich eng bei uns, aber trotzdem waren wir sehr zufrieden mit unserem Stand. Es war ein ausgezeichneter Stand, mit etwa 350 mm starkem Nickelstahl gepanzert, der sich in der Schlacht hervorragend bewährt hat. Selbst ein auf kleine Entfernung gefeuerter 30,5 cm-Volltreffer gegen unseren Stand brachte es nicht fertig, den Stand ganz zu durchbohren, der Treffer schüttelte uns nur alle durcheinander und packte den Stand, als wollte er ihn über Bord werfen, aber wir blieben sämtlich unverletzt, von einigen kleinen Verwundungen abgesehen.

Es gab außer dem vorderen Artilleriestand für das Gefecht noch zwei andere Artillerieleitstände: den „hinteren Kommandostand“, wo sich der zweite Artillerieoffizier, meine Reserve, aufhielt und dann den „Vormars“, gewöhnlich das „Krähennest“ genannt. Das „Krähennest“ befand sich etwa 35 m über der Wasseroberfläche im Fockmast. Es bestand aus einem kreisrunden Blechkasten, in dem der Artilleriebeobachter der schweren Artillerie, ein Oberleutnant zur See, und der Beobachter der Mittelartillerie, ein Maat, mit zwei Befehlsübermittlern saßen, die durch ausgezeichnete Gläser die Aufschläge beim Gegner beobachteten und durch ihre Kopftelephone die Lage der Aufschläge am Ziel uns Artillerieoffizieren meldeten.

Die nächst den Artillerieleitständen für die Leitung der Artillerie wichtigsten Stellen des Schiffes waren die Artilleriezentralen, zwei tief unten im Schiffe gelegene Räume. Die Artilleriezentralen befanden sich unter dem Panzerdeck, also erheblich unter der Wasserlinie, und waren durch den Gürtelpanzer und die Kohlenbunker nach menschlicher Berechnung gegen jeden feindlichen Treffer geschützt. In diese Räume gelangten durch Kopftelephone und Schallrohre alle Befehle der Artillerieleiter und von hier wurden sie durch die mannigfachsten Apparate den einzelnen Geschützen übermittelt.

Dem Beginn jedes Schießens auf See auf große Entfernungen muß eine sehr genaue Entfernungsmessung vorausgehen. Dafür hatten wir sieben mächtige Entfernungsmeßgeräte an Bord, die bis auf Entfernungen von 200 hm recht gute Meßresultate erzielten. Unsere Meßgeräte waren sämtlich von Carl Zeiß in Jena geliefert und beruhten auf dem Prinzip des stereoskopischen Sehens. Es waren sogenannte Basisgeräte (Bg). An jedem solchen Meßgerät saßen zwei Bg-Messer. Der eine maß, der andere las die gemessene Entfernung in Hektometern ab und stellte diese Zahl an einem Telegraphen ein. Der Telegraph übertrug diese Einstellung auf den sogenannten „Bg-Mittler“, einen Apparat, der alle Ein-

stellungen an sämtlichen Meßgeräten automatisch mittelte. Dieser „Bg-Mittler“ war im vorderen Artilleriestand in meiner Nähe angebracht und hier konnte also ständig der Durchschnitt der von sämtlichen Geräten gemessenen Entfernungen abgelesen werden. Diese abgelesenen Entfernungen werden bei Beginn des Gefechtes vom leitenden Artillerieoffizier an die Geschütze gegeben.

Sobald der Artillerieoffizier sich darüber klar ist, auf welches gegnerische Schiff er sein Feuer zu richten hat, richtet er sein Sehrohr auf den Gegner. Sehrohr? werden einige meiner Leser erstaunt fragen! Ja, die Artillerieoffiziere sowohl wie der Kommandant eines modernen Großkampfschiffes beobachten den Gegner nicht mehr mit einem Fernrohr oder Doppelglas, sondern sie stehen an ebensolchen Sehrohren, wie der Unterseeboots-Kommandant in seinem U-Boot. Am unteren Ende, also im Kommando- bzw. Artilleriestand, befinden sich die Okulare, die Objektive liegen über der Decke des Kommandostandes. Dies hat den großen Vorteil, daß während eines Gefechtes die schmalen Sehschlitze des Kommandostandes durch Panzerdeckel vollkommen verschlossen werden können, man kämpft also gewissermaßen mit heruntergelassenem Visier! Am Sehrohr des Artillerieoffiziers befindet sich nun ein für die Leitung der Artillerie äußerst wichtiger, im höchsten Grade genialer Apparat, der schon oben erwähnte Richtungsweiser. Dieser vollbringt folgendes erstaunliche Kunststück: er bewirkt, daß alle an den Richtungsweiser angeschlossenen Geschütze des Schiffes jeder Bewegung des Sehrohrs des Artillerieoffiziers folgen. Und zwar wird durch verschiedene Einstellungen am Sehrohr bewirkt, daß alle Geschütze, die doch in einem Abstande bis zu 100 m voneinander aufgestellt sind, unter Ausschaltung der Parallaxe ein und denselben Punkt anvisieren. Und zwar den Punkt, der in der Richtung des Sehrohrs des Artillerieoffiziers um die gemessene, bzw. die durch das Einschießen festgestellte Entfernung vom Schiff entfernt liegt! Und das ist

ja der Ort, wo der Feind steht! Sämtliche Geschütze sind also bei in Betrieb befindlichem Richtungsweiser stets haarscharf auf den Gegner eingestellt, ohne daß nur jemand am Geschütz den Gegner überhaupt zu sehen braucht! Dieses ist das Bewunderungswürdige: Der Feind mag nah oder weit entfernt sein, er mag ganz vorn oder ganz hinten stehen, die Schiffe mögen nebeneinander herfahren oder sich passieren: solange das Sehrohr auf den Gegner gerichtet ist und solange am Sehrohr die richtige Entfernung vom Gegner eingestellt ist, sind sämtliche Geschütze haarscharf auf den Teil des gegnerischen Schiffes gerichtet, den das Sehrohr anvisiert. Auch wenn das eigene Schiff in scharfen Kurven dreht: Die Geschütze bleiben am Gegner, wenn nur das Sehrohr gut eingerichtet bleibt! Und dafür sorgt ein besonderer Unteroffizier, der das Sehrohr dauernd auf die vom Artillerieoffizier befohlene Kante des Gegners gerichtet hält. Der Unteroffizier hat dafür einen besonderen seitlichen Einblick am Sehrohr. Auf die Konstruktion des Richtungsweisers kann ich hier aus naheliegenden Gründen nicht näher eingehen. Es sei nur gesagt, daß durch die Bewegungen des Sehrohrs natürlich nicht die Geschütztürme unmittelbar bewegt werden, sondern nur ein elektrischer Zeiger in jedem Turm, auf den sich auch die Einstellungen für Entfernung und Schieber übertragen. Ein mit dem Geschützturm fest verbundener Zeiger wird durch Schwenken des Turmes dauernd in Deckung mit dem elektrischen Zeiger gehalten, jeder kleinsten Bewegung wird vom Turmführer haarscharf gefolgt und so erreicht, daß die schweren Geschütztürme jede Bewegung des Sehrohres mitmachen.

Jetzt wissen wir also, wie die Geschütze auf den Feind gerichtet werden. Wir wissen ferner, wie die ersten Entfernungen gemessen werden. Nun müssen noch die Geschütze die der Entfernung entsprechende Erhöhung bekommen, das heißt, es muß der der Entfernung vom Feinde entsprechende Aufsatz (beim Infanteriegewehr das Visier!) eingestellt werden. Bei dem dauernden Ändern der Entfernung, die von Minute



Die 30,5 cm-Türme „Anna“ und „Bertha“.



Die 30,5 cm-Türme „Cäsar“ und „Dora“.



Der „Vormars“ oder das „Krähennest“.



Entfernungsmesser am Basisgeräte.

zu Minute um mehrere 100 m ändert, wenn sich die beiden Gegner einander mit Eisenbahnzugs-Geschwindigkeit nähern oder voneinander weglaufen, genügt es nicht, daß die Aufsätze vom leitenden Artillerieoffizier kommandiert und dann durch die Befehlsübermittler mit der Stimme an die Geschütze gegeben werden. Es kommt dafür vielmehr folgender sinnreicher Apparat in Anwendung:

In der Artilleriezentrale steht ein sogenannter Aufsatztelegraph. Wenn an diesem Aufsatztelegraph der befohlene Aufsatz eingestellt wird, so stellt sich automatisch ein elektrisch bewegter Zeiger an jedem Geschütz auf den befohlenen Aufsatz ein. Am Aufsatze des Geschützes befindet sich ebenfalls ein Zeiger. Wenn nun der Zeiger am Aufsatze mit dem elektrisch bewegten Aufsatzzeiger in Deckung gebracht wird, so ist der richtige Aufsatz am Geschütz eingestellt. Am Geschütz braucht also niemand mehr zu wissen, wieviel Hektometer der Feind entfernt ist, um den richtigen Aufsatz einzustellen; der richtige Aufsatz ist eingestellt, wenn nur die beiden Zeiger in Deckung gehalten werden!

In dem Aufsatztelegraphen befindet sich nun noch eine sehr wichtige Einrichtung, die sogenannte Aufsatzuhr. Nehmen wir einmal an, der Artillerieoffizier stellt durch Berechnungen und Schätzungen, auf die ich später noch eingehen werde, fest, daß sich unser Schiff dem des Gegners in jeder Minute um 750 m nähert. Dann kommandiert er: „Entfernungsunterschied minus 7,5". Jetzt stellt der Mann an der Aufsatzuhr diese Uhr ein auf eine Geschwindigkeit „minus 7,5". Läßt er die Aufsatzuhr nun laufen, so verringert sich die am Aufsatztelegraphen eingestellte Entfernung in jeder Minute allmählich um 7,5 hm. Und dementsprechend ändert sich in einer Minute an allen Geschützen der Aufsatz allmählich um 7,5 hm, ohne daß irgendein Kommando gegeben zu werden braucht.

Jetzt haben wir also ein Geschütz, bei dem der gewünschte Aufsatz eingestellt ist, das auch seitlich genau auf den Gegner

eingerichtet ist, das aber bei dem starken Schlingern des Schiffes mal ins Wasser zeigt und dann wieder hoch in den Himmel. Das Geschütz muß zum Schuß aber natürlich so stehen, als wenn es auf ebener Erde genau horizontal lafettiert eingemauert wäre. Da das aber an Bord nun einmal nicht möglich ist, so muß die Geschicklichkeit des Geschützführers dafür einspringen. Der Geschützführer muß trotz der schnellen Bewegungen des Schiffes erreichen, daß die Visierlinie seines Geschützes dauernd auf den Gegner gerichtet bleibt. Das erfordert natürlich jahrelange, tägliche Übung! Und da war es geradezu erstaunlich, welche Geschicklichkeit unsere Geschützführer darin erlangt hatten. Dieses Schießen bei schlingerndem Schiffe bildete mit einen der wichtigsten Punkte unserer Mannschaftsausbildung auf hoher See. Durch sinnreiche Hilfsapparate wurde es aber auch ermöglicht, daß die Geschützführer sich selbst im Hafen bei verankertem Schiffe im Schlingerschießen üben konnten. Vor den Geschützen bewegte kleine Scheiben bildeten dabei das Ziel, es bewegte sich also nicht das Schiff mit seinen Geschützen, sondern die Ziele, was ungefähr auf dasselbe herauskam, da die Ziele sich auf Kurven bewegten, die den Schlingerbewegungen des Schiffes entsprachen.

Ein Jahrzehnt lang sind bei uns in der Marine Versuche gemacht worden, auch noch die Tätigkeit des Geschützführers durch einen sinnreich konstruierten Apparat zu ersetzen. Tatsächlich ist es gelungen, dies zu erreichen! Ein komplizierter Kreiselmechanismus, der wohl mit das Sinnreichste darstellt, was menschliche Gehirne je ersonnen haben, bewirkte, daß das geladene und entsicherte Geschütz automatisch stets in dem Moment abgefeuert wurde, in dem das Visierfernrohr auf den Gegner zeigte. Und zwar berücksichtigte dieser Apparat genau die augenblickliche Schlingergeschwindigkeit, er feuerte also bei schnell schlingerndem Schiff eher ab, als bei langsam schlingerndem. Dies ist notwendig, weil eine ziemlich lange Zeit vergeht von dem Moment des Abfeuerns bis zu

dem Augenblick, in dem das Geschoß die Rohrmündung verläßt. Jeder aber, der weiß, wie verschiedenartig die Schnelligkeit der Schiffsbewegungen ist, wird ermessen können, vor welche schwierige Aufgabe hier unsere Techniker gestellt waren.

Doch ich habe hier abgeschweift und von einem Apparate erzählt, den wir in der Skagerrak-Schlacht noch nicht an Bord hatten, sondern erst hinterher bekamen. Ich wollte ihn aber doch erwähnen, weil er gewissermaßen den Höhepunkt aller artilleristischen Entwicklungsmöglichkeiten für das Schießen auf See darstellt.

Ich möchte nur noch kurz etwas von der schweren Artillerie des „Derfflinger" erzählen. Ich hatte gesagt, daß die acht 30,5 cm-Schnelladegeschütze in vier Türmen aufgestellt waren. Sehen wir uns diese 30,5 cm-Türme einmal etwas näher an. Der obere Teil war drehbar, er bestand aus dem schwergepanzerten Drehturm und der Drehscheibe, auf der die beiden 30,5 cm-Geschütze standen. Der Turm wurde durch Elektrizität gedreht, oder geschwenkt, wie man an Bord sagt. Neben den Geschützen befanden sich die Munitionsaufzüge, die sich also mit drehten, wenn der Turm geschwenkt wurde. Hinter den Geschützen lagerte ein Stapel Bereitschaftsgeschosse, für jedes Geschütz etwa sechs 30,5 cm-Geschosse. Wir besaßen zwei Arten von Geschossen: Panzersprenggranaten und Sprenggranaten. Die Panzersprenggranaten, die halb blau und halb gelb angemalt waren, bestanden aus bestem Nickelstahl und hatten in ihrem Innern nur eine verhältnismäßig kleine Füllung von Sprengladung. Die Panzersprenggranaten sollten in erster Linie den dicken feindlichen Panzer durchschlagen und dann im Innern zur Sprengung kommen. Naturgemäß konnte neben der ungeheuren Durchschlagskraft die Sprengwirkung dann nur eine geringe sein. Die Sprenggranaten, die ganz gelb gemalt waren, besaßen dagegen nur eine verhältnismäßig dünne Stahlhülle, in der eine große Sprengladung gelagert war. Diese Geschosse konnten starken feind-

lichen Panzer nicht durchschlagen, hatten aber beim Auftreffen auf ungepanzerte oder nur schwachgepanzerte Ziele eine ungeheure Sprengwirkung.

Unsere Pulvermunition befand sich in Messinghülsen. Eine 30,5 cm-Kartusche sah also so ähnlich aus, wie eine riesenhafte Jagdschrotpatrone, nur daß die ganze Hülse aus Messing gefertigt war. Solche große Hülsen waren fabrikmäßig sehr schwer herzustellen, waren auch teuer und recht schwer. Trotzdem haben wir in der deutschen Marine selbst bei den größten Kalibern solche Messinghülsen verwendet, und diese Maßnahme hat uns im Kriege im allgemeinen vor solchen Katastrophen bewahrt, wie sie in der Skagerrak-Schlacht bei der restlosen Vernichtung der „Indefatigable“, der „Queen Mary“, der „Invincible“ und älterer Panzerkreuzer in Erscheinung traten. Wir hatten allerdings für die großen Kaliber nicht alles für einen Schuß erforderliche Pulver in einer Messinghülse unterbringen können. Infolgedessen mußten wir außer der sogenannten Hauptkartusche (in Messinghülse) noch eine sogenannte Vorkartusche laden, deren Pulver nur von einem doppelten Seidenbeutel zusammengehalten wurde. Diese Vorkartuschen konnten durch Feuer natürlich viel leichter entzündet werden als die Hauptkartuschen. Bei unseren Gegner befand sich aber das gesamte Pulver in Seidenbeuteln! Unsere Kartuschen, die sich noch nicht am Geschütz oder in den Munitionsaufzügen befanden, waren außerdem in starken Büchsen aus Blech verpackt, so daß diesen Feuer kaum etwas anhaben konnte, während die Verpackung der englischen Munition sehr mangelhaft gewesen sein muß. Restlose Vernichtung ganzer Schiffe durch eine einzige Explosion ist in der deutschen Marine nur zweimal vorgekommen: „Pommern“ flog am 1. Juni 1916, am Morgen nach der Skagerrak-Schlacht, und „Prinz Adalbert“ schon vorher in der Ostsee in die Luft, und zwar beide Schiffe infolge Torpedotreffer. Die Aufstapelung von Pulvermunition, besonders von Vorkartuschen, bedeutete

natürlich auch für uns eine große Gefahr. Zur Vermeidung von Katastrophen war daher angeordnet worden, daß sich immer nur je eine Vorkartusche und eine Hauptkartusche in der Drehscheibe neben jedem Geschütz befinden durfte, und dasselbe galt für die unteren Stockwerke der Türme.

Der Drehturm stand auf dem festen Geschützturm, der durch mehrere Decks hindurch reichte und auf dem Panzerdeck stand. Das Innere war in mehrere Stockwerke eingeteilt: in den Umladeraum, den Schaltraum, die Geschoßkammer und die Kartuschkammer, also einschließlich der Drehscheibe in fünf Stockwerke, auf die sich 70 bis 80 Mann Turmmannschaften verteilten. In den Geschoß- und Kartuschkammern wurden die unteren Munitionsaufzüge, die bis zur Umladekammer reichten, beladen. In der Umladekammer wurde die Munition in die oberen Munitionsaufzüge umgeladen. Der Zweck der Umladekammer war die Beschleunigung der Munitionszufuhr ans Geschütz. Wir hatten nicht durchgehende Munitionsaufzüge, sondern durch die Umladekammer geteilte Aufzüge. Das Umladen verlangsamte an und für sich die Förderzeit der einzelnen Geschosse bzw. der Kartuschen von den Kammern bis zu den Geschützen. Es waren aber immer gleichzeitig zwei Geschosse bzw. Kartuschen für jedes Geschütz unterwegs! Und dadurch, daß in der Umladekammer immer ein kleiner Vorrat an Geschossen und Kartuschen angestapelt wurde, wurde nicht die Geschoß- und Kartuschkammer, sondern die Umladekammer zum Reservoir aus dem das Geschütz versorgt wurde. Entscheidend für die Munitionsversorgung des Geschützes wurde also die Förderzeit der oberen Aufzüge von der Umladekammer bis zum Geschütz, und die betrug nur die Hälfte der ganzen Förderzeit der Aufzüge von der Kammer bis zum Geschütz. Wir konnten bequem mit jedem Geschütz aller 30 Sekunden feuern, es konnte also jeder Turm, wenn immer nur eins der beiden Turmgeschütze feuerte, aller 15 Sekunden einen Schuß abgeben. Ich habe in der Skagerrak-Schlacht oft längere Zeit hinter-

einander aller 20 Sekunden eine Salve von vier Schuß, also einen Schuß aus jedem Turm, feuern lassen, was bei durchgehenden Munitionsaufzügen, wie sie die älteren Schiffen besaßen, nicht möglich gewesen wäre. Im Umladeraum befanden sich außer den Munitions-Fördereinrichtungen die hydraulischen Pumpen für die Höhenrichtmaschinen und zahlreiche andere Hilfsmaschinen. Im Schaltraum befanden sich die Schaltbretter für alle elektrischen Hilfsmaschinen des Turmes. In den Munitionskammern befanden sich die meist elektrisch betriebenen Munitions-Transporteinrichtungen zum Heranschaffen der Munition. Ein 30,5 cm-Geschoß wog ungefähr 400 kg, eine Kartusche ungefähr 150 kg.

Die Besetzung eines Turmes bestand aus 1 Kapitänleutnant oder Oberleutnant zur See als Turmkommandeur, 1 Stückmeister als Turmführer sowie etwa 75 Unteroffizieren und Mannschaften. Diese waren wie folgt verteilt: auf der Drehscheibe befanden sich zur Bedienung der Geschütze 4 Unteroffiziere und 20 Mann, außerdem einige Befehlsübermittler und Entfernungsmesser. In der Umladekammer befanden sich 1 Unteroffizier und 12 Mann, im Schaltraum 1 Artillerie-Mechanikersmaat und 3 Mechanikersgasten, in den Geschoßkammern 1 Unteroffizier und etwa 18 Mann und in den Kartuschkammern 1 Unteroffizier und etwa 14 Mann. Zu diesen Turmmannschaften traten im Gefecht noch etwa 12 Mann als Reserven, die meist gleich für Kranke und Beurlaubte eingestellt wurden. Die gesamte schwere Artillerie hatte also etwa 360 Mannschaften, wozu noch 25 Befehlsübermittler traten.

Die Besetzung der 15 cm-Geschütze war sehr viel einfacher. Für die Bedienung jedes Geschützes, das nur mit der Hand gerichtet wurde, befanden sich 10 Mann in jeder Kasematte, außerdem etwa 4 bis 5 Mann in jeder 15 cm-Munitionskammer. Das ergab 15 Mann für jedes Geschütz, also 210 Mann für die 14 Geschütze der Mittelartillerie, wozu noch etwa 20 Befehlsübermittler hinzukamen.

Doch ich fürchte, ich habe den Leser bereits zu lange mit der Beschreibung artilleristischer Einzelheiten gequält: darum vorläufig Schluß damit! Wenn ich nachher von dem Artilleriekampfe der Skagerrak-Schlacht erzähle, werde ich noch einige sinnreiche Instrumente erwähnen, die erfunden worden waren, um dem Artillerieoffizier die Leitung der Geschütze zu erleichtern, vor allem, um ihm einen Teil der Rechenarbeit abzunehmen, die die Artillerieleitung beim Schießen in Fahrt und bei häufig wechselnden Kursrichtungen des eignen und des gegnerischen Schiffes dauernd erfordert.

Der Tag von Lowestoft und Great Yarmouth hinterließ in uns, wie ich schon früher gesagt habe, ein starkes Gefühl des Unbefriedigtseins. Nach dem Tage von Lowestoft erwachte in mir der brennende Wunsch, einmal mit unserem stolzen „Derfflinger" einem ebenbürtigen englischen Schlachtkreuzer gegenüberzustehen. Tag und Nacht ließ mich dieser Gedanke nicht los. Ich malte mir aus, wie wir auf einer unserer Vorposten- oder Aufklärungsfahrten mit einem englischen Schlachtkreuzer zusammenstießen, wie der „Derfflinger" den Kampf aufnahm und wie sich nun ein gigantisches Artillerieduell in rasendster Fahrt entwickelte, wie jeder Salve des Gegners die eigene Salve die Antwort gab, wie wir uns im Kampfe immer mehr verbissen und wie wir miteinander kämpften wie zwei gewaltige Recken, die genau wissen: Einer von uns bleibt auf der Walstatt! In meinen Träumen sah ich den englischen Artillerieoffizier sein Sehrohr auf unser Schiff richten, ich hörte seine englischen Kommandos, hörte meine eigenen Befehle. Dieser Gedanke an einen solchen Kampf von Schiffsriese gegen Schiffsriese berauschte mich, meine Phantasie malte sich Bilder eines ungeheuerlichen Geschehens aus. Von jeher hatte ich unsere Schießübungen als Sport aufgefaßt, auch nach Möglichkeit versucht, die Offiziere und Artilleriemannschaften bei ihren sportlichen Ehrgeiz zu packen. Oft war es im Frieden ein harter Konkurrenzkampf zwischen den Schiffen der einzelnen Geschwader gewesen, wenn es galt, auf einem

der alten, längst ausrangierten Linienschiffe, die vor der Kieler Bucht an seichter Stelle als sogenannte Zielschiffe verankert lagen, auf große Entfernungen möglichst viele Treffer zu erzielen. Oder wenn es galt, nachts Torpedoboote abzuschießen, die von geschleppten, niedrigen, dunkel angemalten Scheiben dargestellt wurden. Manchmal beschoß ein ganzes Geschwader gleichzeitig ein ganzes Scheibengeschwader, jedes Schiff hatte seine Scheibe, und größter Wetteifer herrschte dann zwischen den Artillerieoffizieren, der beste Schütze zu sein. Dieser sportliche Geist kam im Kriege weniger zur Geltung, was ich schmerzlich vermißte. Jetzt träumte ich nun von einem sportlichen Kampfe, wie ich mir ihn gigantischer überhaupt nicht ausdenken konnte. Mit gleichen Waffen sollten wir dem Gegner gegenüberstehen, und dann sollte sich entscheiden, wer seine Sache am besten verstände, wer die besseren Waffen und die besseren Nerven hätte. So sehr sehnte ich einen solchen Kampf herbei, daß mir der Gedanke an die damit verbundene Lebensgefahr als etwas gänzlich Nebensächliches erschien. Ein solcher Kampf hätte für uns zugleich ein Erwachen aus der Lethargie bedeutet, in die wir Seeleute infolge der Tatenlosigkeit unserer Flotte angesichts der Ruhmestaten unseres Heeres zu versinken drohten.

Drittes Kapitel.

Die seetaktischen Grundlagen des Kampfes auf hoher See.

Vor wenigen Tagen fragte mich ein aktiver Hauptmann der Armee: Ankern eigentlich die Flotten bei einer Seeschlacht oder bleiben die Schiffe in Fahrt? Auch von anderen Herren, die mit militärischen Dingen sonst bestens vertraut sind, ist mir oft versichert worden, daß sie von seetaktischen Dingen keine Ahnung hätten. Da ich nun dieses Büchlein nicht allein für meine früheren Waffenkameraden, sondern in erster Linie für einen möglichst breiten Kreis der deutschen Jugend schreibe, die, Gott sei's geklagt, wahrscheinlich mit einem lächerlich geringen Verständnis für seemännische Dinge aufwachsen wird, besonders soweit sich dieses Verständnis nur auf hoher See erwerben läßt, so möchte ich hier einiges darüber sagen, wie Schiffe an den Feind herangeführt werden. Von einem Ankern der Flotten in einem gewissen Abstand voneinander und dann einsetzendem Artilleriekampf ist natürlich nicht die Rede. Im Gegenteil kann man annehmen, daß während einer Seeschlacht jedes Schiff stets mit der höchsten Fahrt läuft, die es überhaupt nur irgendwie erzwingen kann. Mit irgendeiner Form des Landkrieges kann man eine Seeschlacht kaum vergleichen. Höchstens mit den Luftkämpfen zwischen Geschwadern von Kampfflugzeugen. Vielleicht wird der Zukunftskrieg Schlachtenbilder entrollen, die einer Seeschlacht nicht ganz unähnlich sind:

wenn Massen von riesenhaften, schwer armierten Tanks mit Rennauto-Geschwindigkeiten aufeinanderprallen. Wenn diese sich zu umgehen versuchen, durch Manövrieren die bessere taktische Stellung zu erreichen suchen und schließlich einen erbitterten Artillerie- und Lufttorpedokampf auf große und kleine Entfernungen um die Entscheidung führen.

Für ein Schiff ist „Gefechtsfahrt" gleichbedeutend mit „Höchster Fahrt". Dies beruht einmal darauf, daß es auch auf der großen Wasserwüste, die die hohe See darstellt, taktisch vorteilhafte Stellungen gibt, die jeder der beiden Gegner eingenommen haben möchte, wenn die eigentliche Gefechtsberührung und damit der Artilleriekampf beginnt und die jeder während der Schlacht erreichen bzw. behalten will. Die maßgebenden Faktoren für den Wert einer Stellung sind Windrichtung, Sonne, Seegang und Sichtigkeit. Es ist ungünstig, wenn der Pulverqualm der eigenen Geschütze sich vor den eigenen Geschützen lagert, wenn er also am Schiff „klebt" oder in Richtung auf die feindliche Linie zutreibt. Es ist ferner ungünstig, wenn die Sonne hinter dem Feind steht, weil dadurch die Geschützführer geblendet werden und weil sich die Konturen der feindlichen Schiffe sehr viel weniger scharf abheben. Ebenso ist es ungünstig, wenn man gerade in die Richtung von hoher, heranrollender See hineinschießt, da hierbei die Geschütze oft von Spritzern überschüttet werden, was die Geschützführer an den Fernrohrvisieren und auch die Geschütz-Bedienungsmannschaften stört. Und schließlich können die Sichtigkeits- und Beleuchtungsverhältnisse von entscheidendem Einfluß sein, da diese nach den verschiedenen Himmelsrichtungen hin so verschiedenartig sein können, daß es vorkommen kann, daß man das gegnerische Schiff gut sehen kann, während man selber für den Gegner, wie von einer Tarnkappe geschützt, völlig unsichtbar ist.

Abgesehen von diesen gewissermaßen örtlichen taktischen Vorteilen gibt es rein taktische Stellungsvorteile, die sich aus der Stellung der Schiffe zueinander ergeben. Liegt z. B. ein

Schiff einem feindlichen Schiffe quer vor dem Bug, so kann das querliegende Schiff alle Geschütze einer Breitseite auf den Feind richten und das sind bei einem modernen Schiffe alle schweren Geschütze und die Hälfte der Mittelartillerie. Das Schiff dagegen, das seinen Gegner vorm Bug liegen hat, kann nur ein oder zwei schwere Türme auf den Gegner richten. Beide Breitseiten der Mittelartillerie und die Hälfte der schweren Artillerie fallen aus. Jedes Schiff wird also eifrigst bemüht sein, niemals in diese sogenannte „T-Stellung" zu geraten, in welcher der im Vorteil ist, der in der Stellung des Querbalkens des T fährt. „Crossing the T" nennt es der Engländer, zu deutsch: „den Strich über das T ziehen". Und genau so können ganze Geschwader und Flotten in eine solche T-Stellung kommen. Immer ist es Ziel der schnellsten Schiffe gewesen, sich v o r die feindliche Spitze zu setzen, um diese zu „enfilieren", das heißt von vorn zu bestreichen, zum mindesten aber abzudrücken. Je stärker die Spitze einer Flotte abgedrückt wird, desto kreisförmiger wird allmählich die Aufstellung dieser Flotte, der Kreis wird immer kleiner und schließlich befindet sich diese Flotte im sogenannten „Wurstkessel"! Das kann aber natürlich nur einer Flotte passieren, die ganz erheblich an Geschwindigkeit unterlegen ist, oder die durch das plötzliche Auftreten neuer feindlicher Verbände in der eigenen Kursrichtung überrascht wird. Wie es uns in der Skagerrak-Schlacht ging! Da stieß unsere Flotte schließlich genau in die Mitte der uns halbkreisförmig umgebenden feindlichen Flotte hinein und wäre damit dem mörderischen Feuer der gesamten feindlichen Flotte ausgesetzt gewesen und hätte bald jede Bewegungsmöglichkeit verloren, wenn nicht —, doch ich will nicht vorgreifen. Wir werden das schon noch erleben, wenn wir erst in das Kampfgetümmel der Schlacht eingetaucht sind.

Es sei mir hier nur noch erlaubt, einige wenige seetaktische Ausdrücke zu erklären. Kiellinie heißt eine Linie von Schiffen, die hintereinander fahren. Fahren die Schiffe nebeneinander,

so bilden sie eine Dwarslinie. Fahren sie schräg vor- oder hintereinander, so bilden sie eine Staffel. Eine Flotte, die sich auf dem Marsch befindet, fährt gewöhnlich in Kiellinie, und zwar steht dann meist das stärkste Geschwader vorn, das schwächste Geschwader hinten. Auf dem Marsche fahren vor den Linienschiffs-Geschwadern die Panzerkreuzer, meist ebenfalls in Kiellinie. Vor diesen bilden kleine Kreuzer eine Aufklärungslinie. Die Marschfahrt beträgt meist nicht mehr als 15 bis 17 Seemeilen. Die Schiffe haben aber in allen Kesseln Dampf auf, so daß sie bei Nachrichten vom Feind sofort höchste Fahrt laufen können.

Wie schützt sich nun eine Flotte, die gegen den Feind aufmarschiert, von dessen ungefährer Stellung sie durch ihre Aufklärungsschiffe orientiert ist, deren genaue Aufstellung sie aber nicht kennt, vor dem „crossing the T"? Dafür gibt es eine sehr einfache Regel: Man bringt die eigene Flotte in eine Linienaufstellung quer zu der Richtung, in der man die Mitte des Feindes vermutet, wobei man die Mitte der eigenen Linie gegenüber der feindlichen Mitte in Stellung bringt. Man nimmt also den Feind „auf die Mitte". In dieser Aufstellung nähert man sich in breiter Formation dem Feind mit höchster Fahrt. Die Geschwader fahren dabei in Dwarslinie oder in kurzen Kiellinien von höchstens vier Schiffen nebeneinander. Sobald man erkannt hat, ob der Feind nach rechts oder nach links entwickelt, wendet man mit der ganzen Linie auf annähernd denselben Kurs, den der Gegner läuft, und versucht sich in Kiellinie durch höchste Fahrt, unter Vorausschickung der eigenen schnellen Schlachtkreuzer, v o r die feindliche Spitze zu ziehen. Die schnellere Flotte wird bei diesen Umgehungs- bzw. Vorsetzversuchen immer im Vorteil sein. Nähern sich die Flotten im Verlaufe der Schlacht bis auf kleine Entfernungen, womit ich die Entfernungen unter 100 hm bezeichnen möchte, so hat die weiter voraus stehende Flotte noch den Vorteil, eher die Schiffstorpedos verwenden zu können, als die weiter hinten stehende Flotte. Die weiter

hinten stehende Flotte läuft gewissermaßen in die auf sie gefeuerten Torpedos hinein, die weiter vorn stehende Flotte läuft den von hinten geschossenen Torpedos fort. Deswegen kann ein vorn stehendes Schiff, das Torpedos von 100 hm Laufstrecke besitzt, schon Torpedos schießen, wenn der Gegner noch 120 hm und mehr von ihm entfernt ist, während das weiter hinten stehende Schiff auf 80 hm und weniger heran sein muß, um seine Torpedos schießen zu können. Doch kommt die Verwendung von Torpedos nur auf kleine Entfernungen in Frage, und diese haben die Engländer mit Rücksicht auf die Torpedogefahr und die gute Durchschlagskraft unserer Artilleriegeschosse stets zu vermeiden gesucht. Infolge der höheren Geschwindigkeit, die sämtliche englische Schiffstypen im Vergleich mit den gleichartigen deutschen Schiffstypen besaßen, waren sie leider auch stets in der Lage, den Abstand von uns nach ihrem Belieben zu regeln.

Zur Erlangung einer günstigen Stellung zu Windrichtung, Seegang und Sonne sind langwierige Bewegungen erforderlich, wobei auch stets wieder die schnellere Flotte den größeren Vorteil hat. So ist es den Engländern durch ihre überlegene Geschwindigkeit auch während der Skagerrak-Schlacht gelungen, ihre anfänglich ungünstige Stellung zur Windrichtung allmählich in eine günstigere umzutauschen, die auch den Vorteil günstigerer Beleuchtungsverhältnisse hatte.

Ich schließe dies Kapitel, da ich glaube diejenigen seetaktischen Grundlagen aufgeführt zu haben, die für das Verständnis des gewaltigen Kampfes notwendig sind, den wir die „Schlacht vor dem Skagerrak“ und die Engländer „the battle of Jutland“ nennen.

Viertes Kapitel.

Der historische Wert persönlicher Darstellungen von Seegefechten.

Wenn jemand Kriegserlebnisse schildern will, so kann er das auf zweierlei Art tun. Bei der ersten Art schmückt der Erzähler seine für viele Zuhörer oder Leser im einzelnen oft uninteressanten Erlebnisse durch von anderer Seite Gehörtes und wohl auch Kombiniertes romantisch aus und es kommt ihm dann nicht so sehr darauf an, nur eine restlos wahrheitsgetreue Schilderung derjenigen Ereignisse zu geben, die er tatsächlich selber mit erlebt hat, sondern er will ein möglichst vollständiges, packendes und in bunten Farben gemaltes Bild der ganzen Kampfhandlung geben. Die andere Art der Schilderung von Kriegserlebnissen ist die, daß man in schlichter Form nur seine eigenen Erlebnisse schildert, mögen sie so einfach und im Vergleich zu der Größe und Masse aller Kampfhandlungen noch so unbedeutend sein, daß man sich aber bei allem Erzählen seiner historischen Verantwortlichkeit auch im kleinsten voll bewußt bleibt. Mein Bestreben soll sein, auf diese zweite Art von der Skagerrak-Schlacht zu erzählen.

Der Tag von Lowestoft hatte mir sehr nachdrücklich in Erscheinung gebracht, daß es bereits unmittelbar nach einem Gefecht kaum noch möglich ist, sich den Verlauf des Gefechtes aus den mündlichen Angaben der Teilnehmer zu rekonstruieren. Es war in der Marine üblich, daß im Ge-

fecht keine Schießlisten geführt wurden, da jeder Mann nur für das Gefecht zur Verfügung stehen sollte. Daher konnte ich unmittelbar nach dem Gefecht von Lowestoft schon nicht mehr einwandfrei feststellen, auf welche Entfernungen und in welcher genauen Richtung wir geschossen hatten, als wir die Städte bombardiert und dann die Kreuzer und Torpedoboote unter Feuer genommen hatten. Die Angaben, ob die feindlichen Torpedoboote nach Westen oder nach Osten weggelaufen seien, gingen bei der Aufsetzung des Gefechtsberichtes vollkommen auseinander! Ich beschloß daher damals für zukünftige Gefechte eine peinliche Registrierung aller artilleristischen Befehle und Vorkommnisse sowie meiner Beobachtungen sicherzustellen. Ich beauftragte einen bewährten, älteren Unteroffizier in der Artilleriezentrale der schweren Artillerie jeden von mir gegebenen Befehl aufzuschreiben. Er hörte jeden Befehl von mir durch sein Kopftelephon, das an mein Kopftelephon angeschlossen war, mit dem ich mich mit dem Beobachtungsoffizier im Vormars und mit dem Fähnrich zur See an der Aufsatztelegraphenuhr in der Zentrale verständigte. Außer meinen Befehlen schrieb er für jede Salve der schweren Artillerie auf, mit welchem Aufsatz (das heißt also auf welche Entfernung vom Gegner) sie gefeuert wurde, und in welcher Richtung die Geschütze bei jeder Salve standen. Die Richtung wird an Bord nach Graden angegeben, in der Richtung nach vorn mit 0° beginnend. 90° stehen also die Geschütze, wenn sie Steuerbord querab, 180° wenn sie genau nach achtern und 270°, wenn sie Backbord querab stehen. In der Artilleriezentrale befand sich ein elektrischer Kontrollapparat, an dem man die augenblickliche Stellung eines jeden Geschützturmes auf Grade genau ablesen konnte. Bei jedem Befehl und bei jedem Schuß wurde außerdem die auf zehn Sekunden genau abgelesene Uhrzeit aufgeschrieben.

In Verbindung mit der vom Navigationsoffizier während des Gefechtes anzufertigenden Gefechtsskizze, die von einem

Steuermannsmaaten in der Schiffszentrale nach dem Kompaß und dem Fahrtmesser peinlichst genau gezeichnet wurde, mußte es dann ein leichtes sein, nachträglich den jeweiligen genauen Ort des Gegners festzustellen, wenn man für die gewünschte Uhrzeit an dem in der Gefechtsskizze eingetragenen eigenen Kurs die Schußrichtung und die Schußentfernung eintrug. Dieses System der Gefechtslistenführung bildete ich bei den Schießübungen und Klarschiffübungen nach dem Gefecht von Lowestoft bis ins einzelne aus. Ich ließ auch an anderen wichtigen Gefechtsstellen in den Geschütztürmen und in der Artilleriezentrale der Mittelartillerie alle Befehle und Meldungen, die dort ankamen bzw. durchgingen, aufschreiben. Auch im hinteren Kommandostand, wo der zweite Artillerieoffizier als mein Ersatz und der vierte Artillerieoffizier als Ersatz des dritten Artillerieoffiziers ihre Gefechtsstation hatten, ließ ich alle wichtigen Vorkommnisse aufschreiben. Ich betonte bei unseren Übungen immer wieder, daß ich größten Wert darauf lege, daß diese Aufzeichnungen auch im Gefecht gemacht würden. Tatsächlich sind dann auch in der Skagerrak-Schlacht an allen befohlenen Stellen Aufzeichnungen gemacht worden, und diese setzen mich in den Stand, noch jetzt fast über jeden einzelnen Schuß der Artillerie genaue Rechenschaft geben zu können. Außerdem ist es ein leichtes, an der Hand dieser Aufzeichnungen ein mathematisch richtiges Gefechtsbild zu zeichnen, wenn man zur Bestimmung des Ortes des gegnerischen Schiffes nur diejenigen Salven heranzieht, von denen man weiß, daß sie getroffen haben oder daß sie in unmittelbarer Nähe des Gegners gelegen haben. Diese noch in meinem Besitz befindlichen Aufzeichnungen sowie mein Tagebuch und Briefe an die Meinen lege ich meinem Bericht über die Schlacht zugrunde. Leider sind die in den 30,5 cm-Türmen „Cäsar“ und „Dora“ gemachten Aufzeichnungen bei der völligen Zerstörung dieser Türme mit vernichtet worden.

Über den Wert offizieller und persönlicher Darstellungen von Seegefechten und im besonderen über die Skagerrak-

Schlacht erschien am 9. Juni 1916 ein Artikel in der englischen Zeitschrift „The Spectator". Der Autor, Bennet Copplestone, gibt darin ein ausgezeichnetes Urteil über den Wert all solcher Darstellungen ab, wie sie im Kriege nicht anders entstehen können, wo Zensur und militärische Interessen die Darstellung entscheidend beeinflussen. Um so mehr muß es das Bestreben aller derjenigen sein, die nach dem Kriege Kriegserlebnisse schildern, nur das zu schreiben, für dessen historische Richtigkeit sie sich mit ihrer ganzen Persönlichkeit einsetzen können. Der Autor des „Spectator"-Artikels ist meiner Meinung nach schon damals ernstlich bemüht gewesen, den wahren Verlauf der Schlacht aus den englischen und deutschen Darstellungen zu ermitteln. Natürlich konnte auch er sich nicht ganz davon frei machen, die Dinge mit englischen Augen anzusehen. Der Verfasser bringt teilweise uns völlig Neues über die Schlacht, besonders über die Taktik des Führers der englischen Schlachtkreuzer, des Admirals Beatty, der unter Ausnützung der uns weit überlegenen Geschwindigkeit seiner Schiffe ein geradezu vorbildliches Umfassungsmanöver ausgeführt hat. Ich gebe im folgenden eine Übersetzung des „Spectator"-Artikels wieder, dessen Veröffentlichung in deutschen Zeitungen im Jahre 1916 wohl von der deutschen Zensur nicht gestattet worden ist.

„The Spectator" vom 9. Juni 1916.

„Die Seeschlacht vor dem Skagerrak." Was die Deutschen für sich in Anspruch nehmen.

„Mit dem Wissen wächst der Zweifel" (Goethe).

Es ist ein großer Fehler über die deutschen offiziellen und persönlichen Darstellungen von Seegefechten hinwegzugehen als über Erfindungen, die nur zum Zwecke des Betrügens ersonnen sind. Selbst wenn sie kein Wort Wahrheit enthielten, würden sie als unbewußte Offenbarungen des Geistes des

Feindes des Studiums wert sein. Die deutschen Darstellungen sind sehr verschieden in ihrer Qualität. Graf von Spees Brief über Coronel ist die bescheidene, ungefärbte Erzählung eines tapferen und ehrenhaften Gentleman. Von seinen Offizieren gegebene Darstellungen über die Gefechte von Coronel und Falkland sind in ihrer Güte denen gleichzeitigen Erzählungen von englischen Offizieren, die in diesen Seegefechten gefochten haben, gleichwertig. Sehr wenige Offiziere oder Mannschaften sehen in einem Seegefecht überhaupt nur irgend etwas von dem, was sich ereignet; nur wenige begünstigte Stellen sehen einen großen Teil davon; aber wenn man sich daran macht, die persönlichen Erzählungen zu prüfen, selbst von denjenigen, die den für die Beobachtung günstigsten Platz inne hatten, so sind die Widersprüche einfach lächerlich. Der persönliche Beobachtungsfehler beeinflußt alle Erzählungen. Offizielle Darstellungen, seien es englische oder deutsche, sind der konzentrierte Auszug einer Masse von individuellen Beobachtungen, verkürzt und von der Zensur zusammengestrichen für politische und militärische Zwecke. Wir erhalten als Ergebnis eine englische und eine deutsche Tatsachenverdrehung, einen offenkundigen Widerspruch der sich auf beobachtete Tatsachen aufbauenden Beweismittel, einen unverkennbaren englischen Standpunkt und einen ebenso unverkennbaren deutschen Standpunkt.

Die englischen Darstellungen über Jütland waren von Leuten geschrieben, die enttäuscht waren; es war ihnen die Aussicht gegeben, die Hochseeflotte zu vernichten, die Basis verschwinden zu lassen, auf der das ganze Gebäude der deutschen maritimen Pläne aufgebaut war. Sie waren ihrer Aussichten durch die geringe Sichtigkeit im kritischen Augenblick und durch die vollendete Geschicklichkeit beraubt worden, mit der der deutsche Admiral Scheer das neblige Wetter und die Dunkelheit ausnutzte, um seine zahlenmäßig unvergleichlich schwächere und in ungünstiger taktischer Stellung befindliche Flotte zurückzuziehen.

Andererseits sind die deutschen Darstellungen solche von hochbegeisterten Menschen — de têtes montées —, die sich und ihre Flotte unmittelbar vor der vollkommenen Zerstörung gesehen hatten und wie durch ein Wunder gerettet worden waren. Ihre Erzählungen, sowohl die offiziellen, als auch die persönlichen, glühen von Begeisterung. Aber wenn die Deutschen die Seeschlacht vorm Skagerrak einen Sieg nennen, meinen sie nicht, daß die englische Flotte im militärischen Sinne besiegt war. Sie meinen, daß sie das Ziel der englischen Flotte, die deutsche zu zerstören, vereitelt haben. Sie waren in den Klauen des Löwen gewesen, aber sie hatten es mit Geschick verstanden, sich herauszuwinden, bevor diese schrecklichen Klauen sich schließen konnten. Das ist es, was die Deutschen meinen, wenn sie Skagerrak (Jütland) als einen „Sieg" feiern. Sie behaupten, daß die Schlacht vom 31. Mai 1916 die alte Wahrheit bestätigt habe, daß „das Großkampfschiff, das Schiff, welches das Höchstmaß an Angriffs- und Verteidigungsstärke in sich vereinigt, die See beherrscht". Das Stärkeverhältnis zwischen der deutschen und der englischen Flotte war, sagen sie, nach ungefährer Schätzung 1 zu 2. Sie machen keinen Anspruch darauf, daß die englische Überlegenheit durch die Verluste in der Schlacht empfindlich vermindert sei oder daß die englischen Großkampfschiffe — zugegebenerweise größer, zahlreicher und stärker armiert als ihre eigenen — nach Skagerrak aufgehört hätten, die See zu beherrschen. Sie stellen genau betrachtet eigentlich nur die Behauptung auf, daß es in Anbetracht der Umstände ein überaus erfolgreiches Entrinnen für ihre Schiffe war. Und das war es in der Tat!

Dieses Gefühl des Frohlockens, der fast unaussprechlichen Erleichterung geht durch die ganze offizielle Darstellung, die in den deutschen Zeitungen vom 1. bis zum 5. Juni 1916 veröffentlicht wurde. Es ist nicht weniger in der glühenden Beschreibung des Korvettenkapitäns Scheibe zu verspüren, der während der Schlacht erster Offizier auf einem der deutschen

Schlachtkreuzer war. Sein „Die Seeschlacht vor dem Skagerrak“ verwebt seine eigenen Erlebnisse in die offizielle Darstellung des Marineamtes. Ich habe diese beiden Darstellungen Zeile für Zeile nachgeprüft, um die Körner Wahrheit von der Spreu zu scheiden, die händevoll ausgestreut ist, um die Bewohner des „Vaterlands“ zu entzücken. In manchen Beziehungen sind diese Darstellungen wundervoll genau. Doch wird ein offenkundiger, fast unverständlicher Fehler gemacht: Korvettenkapitän Scheibe, der doch auf einem Schlachtkreuzer war, nimmt die offizielle Angabe auf, daß fünf „Queen Elizabeths“ in unserem fünften Schlachtgeschwader waren, und daß ein Schiff (Warspite) versenkt sei. Wir wissen, daß es nur vier waren, die „Queen Elizabeth“ selber war nicht dabei, und daß kein Schiff davon verloren ging. Abgesehen von diesem Irrtum bezeichnen Korvettenkapitän Scheibe und die offizielle Darstellung unsere Großkampfschiffe richtig und geben anscheinend ohne Schwierigkeit ihre Stellung während der Schlacht an. Ich habe bisher noch keine englische Liste der fünf deutschen Schlachtkreuzer unter Hipper gesehen, auf welche Beatty zuerst stieß, mit der sich unsere Autoritäten einverstanden erklärt hätten. Im Gegensatz zu dieser englischen Unsicherheit — betreffs eines Geschwaders, das von Anfang an, als die Sichtigkeit noch nicht schlecht war, unter Beobachtung stand — geben die Deutschen die Namen und Typen unserer Schlachtkreuzer und Linienschiffe mit völliger Sicherheit an. Sie identifizieren die Schiffe, die sie sahen, bemerkenswert gut; aber ihr Verständnis für das, was sie nicht sahen, ist unvollkommen.

Die Deutschen teilen die Schlacht in vier Abschnitte, in ungefähr derselben Weise, wie wir es tun. Zuerst das Zusammentreffen und das laufende Gefecht zwischen den englischen und deutschen Schlachtkreuzern, sechs englischen und fünf deutschen. Bis zur Beendigung dieses Gefechtsabschnittes, in welchem die „Indefatigable“ und die „Queen Mary“ versenkt wurden, weichen die deutsche und die englische Dar-

stellung kaum voneinander ab. Der beklagenswerte Verlust der „Indefatigable“ und der „Queen Mary“ gaben den Deutschen unglücklicherweise handgreifliche Veranlassung zum Prahlen. Es begann nun der zweite Gefechtsabschnitt. Beatty schwenkte nach Norden und lief davon, um die Spitze der deutschen Linie zu umfassen. Das fünfte Linienschiffgeschwader, das zu weit abgestanden hatte, um beim ersten Gefechtsabschnitt mit einzugreifen, blieb zurück, um alle in Schußweite befindlichen deutschen Schlachtkreuzer und Linienschiffe zu beschäftigen und so durch diese Bindung der Deutschen dem verkleinerten Geschwader Beattys die Gelegenheit durch Durchführung eines äußerst wirksamen Manövers zu geben. Hier stoßen wir auf einen großen Widerspruch zwischen den englischen und den deutschen Darstellungen. Wir wissen, daß Beatty seinen gefährlichen Versuch auf das schnellste durchführte, es gelang ihm die Spitze der deutschen Linie zu umfassen, und er bereitete damit den Weg für Jellicoes weitere Entwicklung vor. Die Deutschen lassen Beatty und seine Schlachtkreuzer völlig von der Bildfläche verschwinden, — „sie verlieren sich allmählich in der Ferne und beteiligen sich, soweit beobachtet, wohl infolge bereits erlittener ansehnlicher Beschädigungen nicht mehr am Kampfe.“ Dieser völlig törichte Satz kommt sowohl in der offiziellen Darstellung, als auch in Korvettenkapitän Scheibes Broschüre vor und beleuchtet die geistige Verwirrung des Feindes bei der Beurteilung wichtiger taktischer Gefechtslagen.

Der dritte Gefechtsabschnitt wird von den Deutschen als der „Kampf mit der vollzählig versammelten englischen Hauptstreitmacht“ bezeichnet. Die Sichtigkeit war schwach, die Diesigkeit störte beide Parteien, und es ist schwer auszumachen, was sich tatsächlich ereignete. Die Deutschen übergehen absichtlich ihre spiralenförmige Kehrtwendung nach Süden — und damit nach ihren Heimathäfen — aus den sie umschlingenden Armen des fünften Linienschiffs-Geschwaders, Jellicoes Großer Flotte und Hoods und Beattys

Schlachtkreuzern; aber die Tatsache wird zwischen den Zeilen zugegeben. Viel Gerede wird gemacht von Scheers Entschluß, als er sich weit überlegenen Streitkräften gegenübersah, „anzugreifen und beim Angriff zu beharren“. Es wird die Behauptung aufgestellt, daß die deutschen Schlachtkreuzer und Zerstörer zum Schutze des Rückzuges der Linienschiffe zweimal erfolgreich angriffen, und daß die englische Flotte verschwunden war, als sie zum dritten Male zum Angriff vorbrausten. „Wohin sie vor dem vorbereiteten dritten Stoß ausgewichen ist, kann nicht festgestellt werden.“

Wir wissen, daß Scheer seine Hauptflotte auf wirklich meisterhafte Weise aus den sich schließenden Krallen Jellicoes herauszog. Wir wissen, daß er Jellicoe durch äußerst tapfere und geniale Torpedobootsangriffe fernhielt, so daß wir kaum bis auf Sichtweite an die deutschen Linienschiffe heranschließen konnten. In diesem begrenzten Sinne „griff Scheer an“ — er focht ein erfolgreiches Rückzugsgefecht — aber ein Rückzug, gedeckt durch Schlachtkreuzer und Zerstörer gegen überlegene Streitkräfte, ist nicht ganz dasselbe Ding, wie eine „Schlacht mit der vollzählig versammelten englischen Hauptstreitmacht“.

Wie die sich gegenüberstehenden Flotten, mit ihren Schutzschirmen von leichten Kreuzern und Zerstörern, so vollkommen jede Fühlung nach dem Nachtscharmützel — man kann es keine Schlacht nennen — verloren, so daß die Morgendämmerung sie außer Sichtweite voneinander fand, bin ich nicht imstande zu erklären. Weder die englischen noch die deutschen Darstellungen geben da den geringsten Anhalt. Es darf wohl angenommen werden, daß die Deutschen sich im Dunkel der Nacht in den Schutz ihrer Minenfelder begaben. Ihre eigene Darstellung ist ganz anders: „Als das Frührot des historischen 1. Juni am östlichen Himmel aufdämmerte, erwartete jeder, daß die erwachende Sonne die zu neuer Schlacht aufmarschierende englische Flotte beleuchten würde. Diese Hoffnungen wurden getäuscht. Der Horizont

ringsum war leer, soweit das Auge reichte.“ Ohne eine Ungerechtigkeit zu begehen, kann man diese vereitelten „Hoffnungen“ als Unsinn beiseite tun. Eine Schlachtflotte, die nach ihrer eigenen Angabe nicht halb so stark ist, wie die gegnerische, heißt die Erneuerung einer Schlacht am frühen Morgen eines langen Sommertages nicht willkommen. Es war in Wirklichkeit ein großer Glücksfall für die Deutschen, daß am Frühmorgen die See leer war.

Ich halte es für unzweckmäßig, auf die Schätzung der Verluste einzugehen, die die Engländer und die Deutschen sich gegenseitig beigebracht haben. Unsere eigenen Verluste sind offiziell bekannt gegeben worden. Die Deutschen haben eine Liste ihrer eigenen Verluste veröffentlicht, und wie fest auch jemand glauben mag, daß die deutschen Verluste zu gering angegeben sind, es gibt keinen zwingenden Beweisgrund für weitere Verluste. Beobachtungen über Zerstörungen, die dem Feinde während des Wirrwarrs einer Seeschlacht beigebracht sind, sind höchst unzuverlässig. Havarierte Schiffe fallen aus der sich mit rasender Geschwindigkeit fortbewegenden Linie aus und werden oft für versenkt gehalten, während sie flügellahm einen sicheren Hafen zu erreichen suchen. Wir werden wahrscheinlich niemals erfahren welchen Schaden wir bei Jütland der deutschen Flotte zugefügt haben.

Bennet Copplestone.

Dieser Artikel im „Spectator“ gibt einen guten Begriff von den Schwierigkeiten, eine Seeschlacht nachträglich richtig zu erfassen. Um die Seeschlacht vorm Skagerrak vollkommen richtig beschreiben zu können, müßten dem Geschichtsschreiber alle dienstlichen und persönlichen Quellen beider Parteien zur Verfügung stehen. Aber der Engländer wird kein Interesse haben, die Einzelheiten dieser für ihn ruhmlos verlaufenen Schlacht der Nachwelt ungeschminkt zu übermitteln.

Und werden wir es nach unserem maritimen Zusammenbruch, mit einer pazifistischen Regierung an der Spitze, noch unternehmen? Ich hoffe es! Einstweilen müssen wir Mitkämpfer das Unsrige dazu tun, daß dieser Zweikampf der „zwei weißen Völker", Seevolk wider Seevolk, unseren Nachkommen wahrheitsgetreu überliefert wird.

Fünftes Kapitel.

4. An Bord des „Derfflinger" während des Vormarsches nach dem Skagerrak.

Am 31. Mai 1916 lichteten die Schlachtkreuzer um 3 Uhr morgens Anker. Es waren „Lützow" (das Flaggschiff des Befehlshabers der Aufklärungsschiffe, des Vizeadmirals Hipper), „Derfflinger", „Seydlitz", „Moltke" und „von der Tann". Wir hatten die Nacht auf Schillig Reede vor der Einfahrt in den Jadebusen geankert gehabt. Vor uns liefen die kleinen Kreuzer und einige Torpedobootsflottillen aus. Es war eine schöne klare Nacht, die bald einem prächtigen Morgen wich. Die Sonne ging strahlend auf, überschüttete die See mit ihren goldenen Lichtern und zeigte uns bald das so oft angestaunte unvergeßliche Bild der gesamten Hochseeflotte auf dem Marsche gegen den Feind. In weiter Ferne vor uns fuhren die kleinen Kreuzer in Kiellinie, umgeben von einem Gürtel von Torpedobooten, die die Kreuzer auf der Suche nach feindlichen U-Booten rastlos umkreisten, wie eine Anzahl Schäferhunde ihre Herde.

Dann kamen die Schlachtkreuzer. Fünf gewaltige Schiffe, mit trotzigen Namen, der Stolz der Flotte. „Lützow" und „Derfflinger" vom selben Typ, beide erst im Kriege fertig geworden, „Lützow" erst zwei Monate vor der Schlacht in die Flotte eingereiht. Eine der ersten Fahrten der „Lützow" war die Fahrt gegen Lowestoft gewesen. „Derfflinger" und die übrigen drei Schlachtkreuzer waren Kampfgenossen schon von Scarbo-

rough, dem Gefecht auf der Doggerbank (24. Januar 1915) und Lowestoft. Alle Schlachtkreuzer waren kampferprobte Schiffe mit einem ausgewählten Offizierkorps und einer ausgezeichneten, noch durch keine schädlichen Einflüsse angekränkelten Mannschaft. Wir waren auf dem „Derfflinger" am 31. Mai 1398 Mann, es fehlte kein Beurlaubter, nur ganz wenige Kranke. Die Beurlaubten hatten gerade am Tage vorher auf Urlaub fahren sollen, da kam der Befehl zur verschärften Bereitschaft und so hielten wir sie zurück. Die Tatsache, daß zufällig keine Beurlaubten fehlten, war ein großer Vorteil für das einwandfreie Zusammenarbeiten im Gefecht.

Kommandant des „Derfflinger" war Kapitän zur See Hartog, erster Offizier Korvettenkapitän Fischer (Max), Navigationsoffizier Korvettenkapitän v. Jork. Die mir unterstellten Offiziere der Artillerie waren: zweiter Artillerieoffizier Kapitänleutnant Lamprecht, dritter Artillerieoffizier Kapitänleutnant Haußer, vierter Artillerieoffizier Kapitänleutnant v. Mellenthin; die Turmkommandeure Kapitänleutnant Freiherr v. Speth-Schülzburg, Oberleutnants zur See Hankow und v. Boltenstern; die Beobachtungsoffiziere Oberleutnant zur See v. Stosch und Leutnant zur See der Reserve Schulz; der Befehlsübermittlungs-Offizier Leutnant zur See Hoch und der Bg-Offizier Leutnant zur See Friedrich. Torpedooffiziere waren: Kapitänleutnant Kossak, Leutnants zur See Schilling und v. d. Decken. Adjutant und Signaloffizier Leutnant zur See Peters. Funkentelegraphie-Offizier Leutnant zur See Thaer. Schiffsarzt Oberstabsarzt Dr. Freyer. Leitender Ingenieur Marinestabsingenieur Köhn. Sämtliche Offiziere mit Ausnahme des auf einen Kursus abkommandierten Kapitänleutnants v. Mellenthin waren an Bord.

Auch die Schlachtkreuzer waren von einer Schar von Torpedobooten umgeben, die wie ein aufgeregter Mückenschwarm um uns herumfuhren. Auf uns war bei unseren zahlreichen Streifzügen durch die Nord- und Ostsee schon mancher Torpedo von englischen Unterseebooten geschossen

worden, doch war bis dahin nur „Moltke“ einmal getroffen worden. Auf eine Mine war beim Vorstoß gegen Lowestoft die „Seydlitz“ gelaufen, so daß sie flügellahm umkehren mußte, nachdem sich der Admiral auf die „Lützow“ umquartiert hatte. Es galt also gut aufzupassen, damit wir diesmal alle fünf bis zur norwegischen Küste gelangten, bis wohin wir vorstoßen sollten.

Weit hinter uns sahen wir bei dem klaren Wetter das Gros, unsere Linienschiffe. 22 Linienschiffe standen in der Linie, eine stolze Armada. Vorneweg das dritte Geschwader, unsere modernsten Schiffe, mit dem Flaggschiff „König“ an der Spitze, dann das Flottenflaggschiff „Friedrich der Große“ mit dem Flottenchef, Admiral Scheer, an Bord. Dann das erste Geschwader, die Schiffe der „Helgoland“- und „Nassau“-Klasse, und schießlich das zweite Geschwader, die veralteten Linienschiffe der „Deutschland“-Klasse, darunter mein altes Schiff, die „Hessen“, auf der ich fünf Jahre lang als Artillerieoffizier so manches Schießen geleitet hatte.

Die Linienschiffe waren von einer größeren Anzahl von kleinen Kreuzern umgeben, die als Seitendeckung zu beiden Seiten der Flotte fuhren. Außerdem tummelte sich natürlich auch um die Linienschiffe der übliche Mückenschwarm der U-Boote und minensuchenden Torpedoboote. Wir liefen westlich von Helgoland und der Amrumbank nach Norden. Die Hälfte der Artilleriemannschaften hatte die Geschütze besetzt, die andere Hälfte schlief angezogen auf Hängematten neben den Geschützen oder in der Nähe ihrer sonstigen Gefechtsstationen, wie Munitionskammern, Artilleriezentralen usw. Während der Nacht blieb ich auf der Kommandobrücke. Eine besondere Funktion hatte ich nicht auf dem Marsche. Der zweite und der dritte Artillerieoffizier wechselten sich ab als Leiter der Kriegswache. Mein Kommandant vertrat den Grundsatz, daß der erste Offizier, der erste Artillerieoffizier und der erste Torpedooffizier auf dem Kriegsmarsche soviel wie möglich schlafen und sich ausruhen

sollten, damit sie ihre Nerven völlig intakt hätten, wenn das Schiff ins Gefecht käme. Ein ausgezeichneter Grundsatz, der bei uns nicht nur in der Theorie, sondern auch in der Praxis konsequent durchgeführt wurde. Für mich war jede solche Fahrt also die reine Erholungsreise. Lagen Meldungen vom Feinde vor, gab es etwas Außergewöhnliches zu sehen oder war das Wetter besonders schön, so hielt ich mich natürlich auf der Brücke auf. Im übrigen aber schlief ich, las oder spielte Schach in der Messe und ging nur etwa aller zwei Stunden einmal eine Ronde durch die ganze Artillerie, unterhielt mich dabei mit den auf Kriegswache befindlichen Offizieren und Geschützführern und kontrollierte, ob alles in Ordnung war. Gewöhnlich begleitete mich „Heinzelmännchen" auf meinen Gängen durchs Schiff, und eigentlich stets stießen wir auf etwas, was sofort instandgesetzt werden mußte. Da trommelte „Heinzelmännchen" dann seine Schar zusammen, die Elektrotechniker, die Eisenbearbeiter, die Spezialisten für die Befehlsübermittlungs-Anlagen, — und binnen kürzester Zeit hatte ich die Meldung: „Aufsatztelegraph am Backbord drittes 15 cm-Geschütz ist wieder klar!" „Störung am linken Geschoßaufzug von Turm ‚Cäsar' ist beseitigt!" und ähnliches.

Natürlich war ich auch immer auf der Brücke, wenn wir in ein Gebiet kamen, wo kurz vorher U-Boote oder Minen gemeldet waren und in dunklen Nächten, wenn Torpedobootsangriffe zu erwarten waren. Aber ich konnte mir das einrichten, wie ich wollte und so gestalteten sich diese Vorstoßtage für mich gewöhnlich zu einer äußerst angenehmen Zeit.

Ich hatte eine große zweiteilige Kammer im obersten Deck, nicht dicht an der Bordwand, sondern etwas zurückgezogen. Infolgedessen konnte ich, abgesehen von stürmischem Wetter, stets die Seitenfenster offen haben. So hatte ich von meiner Kammer aus einen guten Überblick über die See und merkte sofort, wenn irgend etwas Besonderes vorging.

Nachdem ich also am 31. Mai den Sonnenaufgang genossen hatte, — ein Schauspiel, das mich auf hoher See

stets von neuem entzückte, während es mich vor Anker im braunen Jadewasser nicht zum Aufstehen verlocken konnte — legte ich mich noch für ein paar Stunden schlafen und erschien dann rasiert, gewaschen und ausgeschlafen zum Frühstück in der Messe, während sich sonst die meisten Offiziere den Luxus des peinlichen Toilettemachens in See verkneifen mußten, da sie ihre in den unteren Decks gelegenen Wohnräume nicht betreten konnten, weil alle Zugänge dorthin der Minengefahr wegen abgeschottet und verrammelt waren. Nachdem ich gefrühstückt hatte, setzte ich mich in meine gemütliche Kammer, erledigte einiges Schreibwerk und genoß den Blick über die See. Vor Tisch noch ein Rundgang durch die Artillerie, dann kam das Mittagessen, bei dem natürlich Thema war: werden wir etwas vom Feinde sehen? Das Ziel unserer Reise war diesmal weiter gesteckt als bisher. Die Kreuzer und Torpedoboote sollten in der Nacht zum 1. Juni im Skagerrak Jagd auf die feindlichen und neutralen Handelsschiffe machen. Da war anzunehmen, daß in dieser Nacht unsere Anwesenheit im Skagerrak gemeldet werden würde, daß die englische Flotte sich baldigst von England aus in Bewegung setzen würde und daß somit mit einem Zusammentreffen mit dem englischen Gros unter Umständen am 1. Juni gerechnet werden mußte. Außerdem waren in der Nähe der norwegischen Küste aber häufig Verbände von englischen Panzerkreuzern und leichten Kreuzern gemeldet worden, und mit diesen erschien ein Zusammentreffen in der Nacht zum 1. Juni wahrscheinlich, war auch schon am Nachmittage des 31. Mai nicht ganz ausgeschlossen. Daß sich die ganze englische Hochseeflotte bereits in See befand und noch dazu gerade einen Punkt ansteuerte, den auch wir ansteuerten, ahnte kein Mensch in der deutschen Flotte, auch der Flottenchef nicht. Und ebenso hat in der englischen Flotte nach allen bekannt gewordenen Nachrichten kein Mensch gewußt, daß die deutsche Flotte sich in See befand. Es liegt so gar keine

Veranlassung vor, dies nicht zu glauben, und doch wird im Binnenland immer wieder gefragt: Woher wußten die Engländer, daß wir vor dem Skagerrak standen? Oder: Woher wußten wir, daß die Engländer in die Ostsee eindringen wollten?

Alles solches Gerede ist müßiges Geschwätz. So wie beide Admiralitäten es gemeldet haben, ist die Skagerrak-Schlacht zustande gekommen: durch ein zufälliges Zusammentreffen der beiden Flotten bei einem ihrer häufigen Vorstöße in die Nordsee. Wenn man bedenkt, daß die Nordsee größer als Deutschland ist und wie leicht es in einem solchen Riesengebiet für zwei marschierende Flotten ist, aneinander vorbeizufahren, so muß man über den eigentümlichen Zufall staunen, der die Spitze unserer Aufklärung genau auf die Spitze der englischen Aufklärung geführt hat. Die Skagerrak-Schlacht hat sich in ihren Anfängen entwickelt, wie ein sorgfältig vorbereitetes, schulmäßiges Gefechtsbild, bei dem programmäßig zuerst die kleinen Kreuzer, dann die Schlachtkreuzer und schließlich die Gros in Gefechtsberührung kommen sollten.

Bei unserer Mittagstafel um 12 Uhr, bei der die auf Kriegswache befindliche Hälfte der Offiziere fehlte, herrschte eine angeregte, begeisterte Stimmung. Fast alle rechneten damit, daß wir diesmal zum Schießen kommen würden, aber niemand sprach von etwas anderem als von leichten Streitkräften oder einem älteren Panzerkreuzerverband. An die Möglichkeit, daß die ganze englische Flotte nur noch wenige Stunden von uns entfernt stehen könnte, dachte keiner. Einige wenige waren pessimistisch und meinten, wir machten doch bald wieder unverrichteterweise kehrt. Der Oberstabsarzt hatte in See beständig einen großen Taschenkompaß bei sich, der lag auch bei Tisch neben ihm, da die Panzerblenden der Fenster der Offiziersmesse geschlossen waren und man infolgedessen die See nicht übersehen konnte, also auch nicht merken konnte, wenn Kurs geändert wurde. Wir

nannten ihn unseren Unterdecksstrategen. Sein Kompaß wurde jetzt bei Tisch eifrigst kontrolliert. Im ganzen ging doch ein Zug durch die Messe, als ob wir vor irgendeinem besonderen Erlebnis stünden: Wie immer, wenn wir auf unseren Streifzügen durch die Nordsee in See waren, trank bei Tisch niemand einen Tropfen Alkohol. Wenn wir auch keinen einzigen Verächter von Wein, Weib und Gesang unter uns hatten! Aber bei jeder Kriegsfahrt hielten wir es wie jeder Sportsmann während der Wettkämpfe, wir waren vom Ankerlichten bis zum Ankern auf der heimatlichen Reede meist völlige Abstinenzler.

Wir rauchten unsere Zigarren, dann zogen die jüngeren Offiziere auf Kriegswache, die abgelösten Offiziere erschienen zu Tisch. Ich ging in meine Kammer, legte mich zur Siesta auf meine Koje, sah den blauen Ringen meiner Zigarre nach und träumte von Kampf und Sieg. Wenn es doch diesmal zum Artilleriekampfe käme! Mein ganzes Berufsleben kam mir so verfehlt, so nichtig vor, wenn ich nicht wenigstens einmal in heißer Hochseeschlacht gefühlt hatte, was es heißt zu kämpfen. Hieb auf Hieb, Schlag auf Schlag, so mußte es kommen. Ich wußte aus zwölfjähriger Schießpraxis: Schießen hatte ich gelernt. Das war ein Sport, den ich verstand. Hatte ich das Ziel im Sehrohr und hatte erst die erste Salve krachend die Rohre verlassen, dann brachte mich nichts mehr aus meiner Ruhe. Allerdings, noch wußte ich nicht, wie es mir im dichten Hagel feindlicher Geschosse gehen würde. Aber daran dachte ich nicht. Das würde sich schon finden.

Um zwei Uhr rasselten die Trommeln durchs Schiff. Lange Wirbel. Das Signal zu „Geschützreinigen“. Jedermann, mit Ausnahme der Offiziere, hat sich daraufhin auf seine Gefechtsstation zu begeben. Diese Stunde ist für den Artillerieoffizier die wichtigste Stunde des Tages. Beim Geschützreinigen werden alle Mechanismen bewegt, gereinigt, geschmiert, alle Apparate werden auf richtige Adjustierung kontrolliert. Ich ging von Geschütz zu Geschütz, „Heinzelmännchen“ begleitete

mich. Im Turm „Bertha“ war ein Förderseil des Munitionsaufzuges abgesprungen, beim Wiedereinlegen stellte sich heraus, daß eine Stelle dieses Drahtseiles stark beschädigt war. Ich entschied, daß ein neues Seil eingezogen würde. Zeitdauer etwa eine Stunde. Eine Stunde lang mußte uns der Feind wenn irgend möglich den Gefallen tun nicht zu kommen! Ich kontrollierte, ob die Geschützmannschaften mit allem versehen waren, womit sie im Gefecht ausgerüstet sein sollten. Am 29. Mai hatte die Flotte nach langem Drängen endlich einige tausend Gasmasken von der Armee bekommen. Damit wurden auf Befehl des Flottenchefs die Schlachtkreuzer und die modernsten Linienschiffe ausgerüstet. Am 30. Mai waren sie schnell noch verpaßt worden, auch waren sie bei kurzem Gefechtsdienst zur Übung umgelegt worden. Jetzt kam es darauf an, zu kontrollieren, daß jedermann seine Gasmaske wirklich in greifbarer Nähe bei seiner Gefechtsstation hatte. In den Geschütztürmen lag die Bereitschaftsmunition neben den Geschützen, überall in der befohlenen geringen Zahl. Die Geschütze der Mittelartillerie waren bereits geladen, um einem etwa auftauchenden U-Boot sofort eine Salve aufs Haupt prasseln zu können.

Für die Zeit von 3 bis 4 Uhr hatte mir der erste Offizier, der an Bord die Diensteinteilung regelt, die Artilleriemannschaften zur Verfügung gestellt und ich hatte als Dienst Geschützexerzieren und Feuerleitungsübungen angesetzt. Ich weiß, nicht zum Entzücken meiner Offiziere und Mannschaften! Aber ich wußte nur zu gut, welche Verantwortung ich trug. Ich konnte mich für das einwandfreie Funktionieren des ganzen komplizierten Apparates nur verbürgen, wenn noch einmal jede Maschine und jeder Apparat in Bewegung gesetzt war, wie im Gefecht selber. Der dritte Artillerieoffizier, der die Mittelartillerie leitete, betrat mit mir zusammen den vorderen Artillerieleitstand zur Feuerleitungsübung. Etwas brummend. Wir schnallten uns unsere Kopftelephone um, und nun ging es los: „Normalschaltung für Gefecht an Back-



Das bei hoher Fahrt überflutete Achterschiff des „Derfflinger“.



Kiellinie.



Staffelformation.

bord!“ In den Artilleriezentralen wurden etwa 40 Schalthebel auf die befohlene Schaltung gelegt. An alle Stellen im Schiff gelangte der Befehl „Schaltung für Gefecht an Backbord“. Ich hatte mein Sehrohr auf einen unserer kleinen Kreuzer gerichtet und befahl: „Nach Richtungsweiser!“ Alle übrigen Sehrohre der Artillerie und alle Geschütze brachten die elektrischen Zeiger in Deckung und wurden dadurch haarscharf auf die Stelle des Zieles eingerichtet, die ich selber von meinem Richtunteroffizier anvisieren ließ. Ich rufe: „Frage: E-U?“ Das hieß auf deutsch: Der erste Artillerieoffizier will sofort vom Artillerie-Beobachtungsoffizier gemeldet haben, wie groß er die Entfernungszunahme bzw. -abnahme pro Minute mittels seines E-U(Entfernungs-Unterschieds)-Anzeigers schätzt und berechnet. Und der Bg-Offizier soll melden, welcher Entfernungsunterschied pro Minute sich aus dem Unterschiede der gemessenen Entfernungen ergibt. „Meldung vom Vormars: Im Vormars fehlt der neue E-U-Anzeiger!“ „Himmeldonnerwetter! Das Ding soll sofort aus der Artillerieschreibstube geholt werden, Feuerwerksmaat X. soll sich nach dem Dienst bei mir melden. Der Vormars arbeitet vorläufig mit dem alten E-U-Anzeiger!“

Ich möchte hier kurz von dem E-U-Anzeiger erzählen. Er war in seiner neuesten Form von Korvettenkapitän Paschen, dem ersten Artillerieoffizier der „Lützow“, erfunden worden. Er diente gleichzeitig zur Ermittlung des Entfernungs-Unterschiedes pro Minute (E-U) und zur Ermittlung des Schiebers. Mit der Beschreibung der Ermittlung des Schiebers will ich den Leser hier nicht quälen, es genüge ihm zu wissen, daß man dem Geschütz für all die Einflüsse, die dem Geschoß eine seitliche Ablenkung geben, eine seitliche Verbesserung mittels einer sogenannten Schiebereinstellung gibt. Die Einflüsse, die das Geschoß seitlich von seiner ursprünglichen Basis ablenken, sind: Wind, Fahrt des Schiffes und der Geschützdrall. Hierzu kommt noch eine Verbesserung, die man für die Fahrt des Gegners anwenden muß. Der ausgezeichnet

durchkonstruierte Apparat des Korvettenkapitäns Paschen gestattete, daß man nach Einstellung der geschätzten Fahrt und des geschätzten Kurses des Gegners die Schieberverbesserung ohne jede Rechnung ablesen konnte; nur für den Wind mußte der Artillerieoffizier selber noch eine Verbesserung anbringen. Der Hauptzweck des E-U-Anzeigers war die Ermittlung des Entfernungs-Unterschiedes pro Minute. Man stellte an diesem Apparat zuerst die eigene Fahrt ein, die vom vorderen Kommandostand bei jeder Fahrtänderung in den vorderen Artillerieleitstand gemeldet wurde. Dann schätzte man die Fahrt und den Kurs des Gegners und stellte diese ein. Man konnte dann den Entfernungsunterschied ohne jedes Rechnen am E-U-Anzeiger ablesen. Solche Apparate hatten wir an den verschiedensten Stellen des Schiffes, allerdings meist in einer älteren Form, die die Ablesung des Schiebers noch nicht mit gestattete. Fiel der Vormars aus, so konnte sich der Artillerieoffizier den E-U auch an einer anderen Stelle des Schiffes ausrechnen lassen, wobei es nicht darauf ankam, daß der Mann am E-U-Anzeiger selber den Feind sah. Natürlich mußte ihm dann aber der Artillerieoffizier im Gefecht laufend alle Angaben über Kurs und Fahrt zurufen, was für die Leitung des Feuers sehr störend war. Außerdem hatten die Artillerieoffiziere selber solche Apparate zur Hand und kontrollierten mit ihnen im Gefecht die Meldungen der Beobachtungsoffiziere bzw. rechneten sie selber den Entfernungsunterschied aus, falls die Verbindung mit den Beobachtungsoffizieren unterbrochen war.

Die Feuerleitungsübung nahm weiter ihren Lauf. „150 Hundert! Salve feuern!“ Der Feuerbefehl wurde von der Artilleriezentrale mittels Telephon und Feuerglocke an die 30,5 cm-Türme gegeben. Im Moment des Befehls „Feuern!“ — beim Scharfschießen im Moment des Schusses — reißen die hinter den Befehlsübermittlern im Vormars, Artillerieständen und Artilleriezentralen sitzenden Aufschlagmelder die Hebel der „Aufschlagmeldeuhren“ zurück. Erwartungsvolles Schweigen.

Nach Beendigung der der Schußentfernung entsprechenden Flugzeit soll aus jeder Aufschlaguhr ein kräftiges Blöken ertönen, Töne, die man tatsächlich nur mit verschieden abgestimmten Blöktönen einer Schafherde vergleichen kann. Ich mußte in meinem Kopftelephon gleichzeitig die Töne der Aufschlagmeldeuhren der schweren Artillerie vom Vormars, vorderen Artilleriestand und Artilleriezentrale hören. Ich hörte aber nur eine Uhr, die Uhr im Vormars. „Frage: Warum sind die Aufschlagmeldeuhren nicht bedient worden?“ „Meldung: Aufschlagmeldeuhren sind bedient worden, funktionieren nicht!“ Neue Arbeit für „Heinzelmännchen“. Ich befehle: „In sämtliche Aufschlagmeldeuhren sofort neue Elemente einsetzen!“ Und so ging es weiter, bis ich schließlich die Überzeugung hatte, daß alle Schäden aufgedeckt, daß die Artillerie restlos klar zum Gefecht war. Mit diesem angenehmen Gefühl begab ich mich in die Messe, um mir im bequemen Ledersofa eine Tasse guten Kaffees ausgezeichnet schmecken zu lassen.

In dieser Situation hätte ich es noch lange aushalten können, doch bereits um 4 Uhr 28 Minuten rasselten die Alarmglocken durchs Schiff, die beiden Tambours schlugen Generalmarsch, und die Maate der Wache pfiffen und riefen: „Klar Schiff zum Gefecht!“

Sechstes Kapitel.

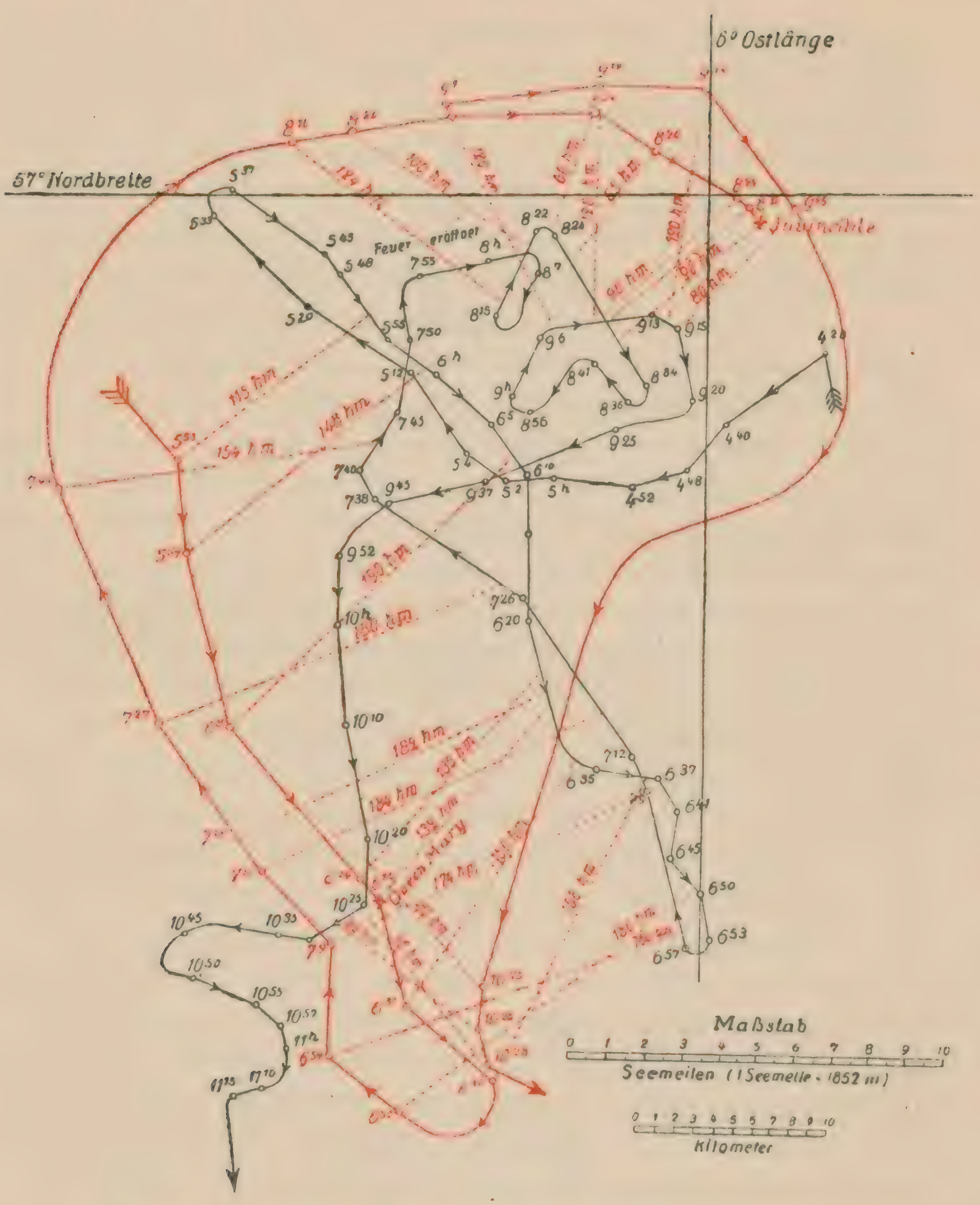
Der erste Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (5 Uhr 48 Minuten bis 6 Uhr 55 Minuten). Kampf mit der „Queen Mary“. Torpedobootsangriffe und ihre Abwehr.

Als ich auf der Kommandobrücke anlangte, erfuhr ich, daß von der „Frankfurt“ in westlicher Richtung einzelne feindliche Streitkräfte in Sicht gemeldet seien. Die Schlachtkreuzer liefen bereits in Kiellinie mit höchster Fahrt auf den gemeldeten Punkt zu. Vor uns sah man die kleinen Kreuzer mit ihren Torpedobooten unter großer Rauchentwicklung dahinpreschen. Unser eigenes Gros war nicht mehr zu sehen. Die uns begleitenden Torpedoboote konnten uns kaum folgen, sie verloren durch die hohe Ozeandünung viel Fahrt. Sonst war aber die See ziemlich glatt, es wehte nur ein leichter nordwestlicher Wind, Windstärke 3.

Ich stieg in den vorderen Artilleriestand. Ich sage steigen, weil eine ziemliche Kletterei notwendig war, um nach Passieren der Panzertür auf das Podest zu gelangen, wo die Artilleriesehrohre standen. Bereits langten Meldungen an: „Die Mittelartillerie ist klar!“, „Befehlsübermittlung ist klar!“ „Vormars, achterer Artilleriestand, Großmars ist klar“, usw. Schließlich hatten alle Gefechtsstellen gemeldet, und ich meldete dem Kommandanten „Artillerie ist klar!“

Wir Offiziere legten unsere Kopftelephone um, und der Tanz konnte beginnen. Ich bitte den Leser, sich jetzt einmal in die nebenstehende Skizze I zu vertiefen. Die erste eingetragene Zeit ist 4 Uhr 28 Minuten. Bis dahin hatten die

Skizze I



Weg des „Derfflinger“ und der übrigen deutschen Schlachtkreuzer während der Seeschlacht vor dem Skagerrak.

Ungefährer Weg der von „Derfflinger“ beschossenen englischen Großkampfschiffe.

Schußrichtung und -entfernung der schweren Artillerie des „Derfflinger“.

Schlachtkreuzer Kurs Nord gesteuert. Um 4 Uhr 28 Minuten schwenkten sie auf westliche Kurse, die bis 5 Uhr 2 Minuten gesteuert wurden. Es sind dann nördliche Kurse bis 5 Uhr 33 Minuten, südliche Kurse bis 6 Uhr 53 Minuten, nördliche Kurse bis 7 Uhr 55 Minuten, stark wechselnde Kurse bis 9 Uhr 20 Minuten, westliche Kurse bis 9 Uhr 45 Minuten und dann hauptsächlich südliche Kurse bis zur Beendigung der Tagschlacht gesteuert worden.

Unter Zuhilfenahme dieser Skizze wird es dem Leser bei meiner Beschreibung der einzelnen Gefechtsabschnitte leicht sein, den Weg des „Derfflinger", der zugleich der Weg aller übrigen Schlachtkreuzer gewesen ist, und derjenigen feindlichen Schiffe, die vom „Derfflinger" unter Feuer genommen worden sind, zu verfolgen. An dem vom „Derfflinger" zurückgelegten Weg ist mit rotpunktierten Strichen Richtung und Schußentfernung (in hm) derjenigen Salven eingetragen, die der Schießliste nach Treffer gewesen waren oder jedenfalls den Gegner eingedeckt hatten. Bei diesen Salven entspricht also die Schußentfernung der wirklichen Entfernung, der Endpunkt der Schußentfernung ist zugleich der Standort des Gegners im Moment des Einschlagens der Salve.

Der Weg der von uns beschossenen Gegner ist durch eine rote Linie gekennzeichnet. Dieser Weg ist mathematisch vollkommen genau, soweit er durch die Treffpunkte unserer Salven festgelegt ist. Die übrigen Strecken können den Anspruch auf mathematische Genauigkeit nicht erheben, können aber von dem tatsächlich zurückgelegten Weg der englischen Schiffe nur um ein Geringes abweichen.

Wir liefen also anfänglich etwa eine halbe Stunde nach Westen und dann eine halbe Stunde nach Nordwesten.

Unsere sämtlichen Sehrohre und Fernrohre sahen nach dem Feind aus, unsere kleinen Kreuzer versperrten uns aber mit ihrem Qualm die Aussicht. Gegen 5 Uhr hörten wir die ersten Schüsse, und bald sahen wir, daß die „Elbing" beschossen wurde und das Feuer heftig erwiderte. Mein Listenführer

als Chronist in der Artilleriezentrale hat als erste Nachricht, die ich an die Geschütze gegeben habe, niedergeschrieben: „5 Uhr 5 Minuten. Unsere kleinen Kreuzer melden vier feindliche kleine Kreuzer! Vom ‚Derfflinger' noch nicht zu sehen!" Und die später folgenden Befehle: „5 Uhr 30 Minuten. Unsere kleinen Kreuzer haben Feuer eröffnet! Richtung auf den zweiten kleinen Kreuzer von rechts! Mit Sprenggranaten laden und sichern! Abkommpunkt rechte Kante, Wasserlinie! 180 Hundert! Feuer verteilen von rechts! Schieber links 20! 170 Hundert!"

Im Artilleriestand fing es bereits an heiß zu werden. So zog ich meinen Mantel aus und ließ ihn in das hinter dem Artilleriestand befindliche Kartenhaus hängen. Wiedergesehen habe ich ihn nicht!

Zu dieser Zeit glaubten wir alle noch nicht recht daran, daß wir es mit ebenbürtigen Gegnern zu tun haben könnten. Da ließ mir der Kommandant in den Artilleriestand sagen: „Es sind feindliche Schlachtkreuzer gemeldet worden." Ich gab diese Meldung an die Artilleriemannschaften weiter. Jetzt wurde uns klar, daß sich binnen kurzem ein heißer Kampf auf Leben und Tod entspinnen würde. Es wurde doch für einen Augenblick merklich stiller im Artilleriestand. Aber das dauerte nur kurze Minuten, dann siegte bereits wieder der Humor, und nun entwickelte sich alles in tadelloser Ordnung und Ruhe. Ich ließ die Geschütze in die Richtung schwenken, wo der Feind ungefähr stehen mußte. Ich hatte mein Sehrohr auf die größte Vergrößerung eingestellt, 15 fache Vergrößerung, die für sichtiges klares Wetter bestimmte Einstellung. Aber noch zeigte sich nichts vom Feind. Doch war eine Änderung vor uns eingetreten: die kleinen Kreuzer und Torpedoboote hatten kehrt gemacht und suchten hinter uns Schlachtkreuzern Deckung. So waren wir jetzt die Vordersten in der Reihe, der Horizont vor uns wurde rauchfreier, und wir konnten jetzt einige englische kleine Kreuzer ausmachen, die ebenfalls kehrt gemacht hatten. Und

plötzlich erspähe ich in meinem Sehrohr große Schiffe. Dunkle Kolosse, sechs hoch- und breitbordige Riesenschiffe, in zwei Kolonnen fahrend. Noch waren sie weit ab, aber sie zeichneten sich klar am Horizont ab, sie wirkten selbst auf diese großen Entfernungen gewaltig, massig. Nur noch kurze Zeit behielten wir den nördlichen Kurs bei, um 5 Uhr 33 Minuten schwenkte unser Flaggschiff „Lützow", hinter dem wir als zweites Schiff in der Linie fuhren, auf südlichen Kurs. Der Feind rangierte sich ebenfalls auf südlichem, konvergierendem Kurse, und so liefen beide Linien, sich immer mehr einander nähernd, mit höchster Fahrt nach Süden. Die Absicht des Admirals Hipper lag klar zutage: er wollte kämpfend die feindlichen Schlachtkreuzer auf unser Linienschiffsgros führen.

Der Listenführer buchte um diese Zeit meine Befehle: „5 Uhr 35 Minuten. Schiff dreht Steuerbord! Normalschaltung für Gefecht an Steuerbord! 170 Hundert! 165 Hundert! Schwere Artillerie Panzersprenggranaten! Richtung auf den zweiten Panzerkreuzer von links, 102 Grad! Schiff läuft 26 Seemeilen, Kurs Ost-Süd-Ost! 170 Hundert! Unser Gegner hat zwei Masten und zwei Schornsteine, außerdem einen schmalen Schornstein dicht am vorderen Mast! Schieber links 10! Entfernungsunterschied minus 1! 164 Hundert!"

Noch immer kam keine Feuererlaubnis vom Flaggschiff!

Es wurde immer klarer, daß beide Parteien die Entscheidung auf mittleren Schußentfernungen anstrebten. Ich sah mir mittlerweile unsere Gegner genau an. Die sechs Kolosse riefen in mir die Erinnerung an jenen Tag wach, an dem ich zur Begrüßung des englischen Admirals dem englischen Geschwader in der Kieler Bucht entgegengefahren war. Wieder sah ich ein stolzes englisches Geschwader ankommen, aber diesmal sollte die Begrüßung eine ganz andere sein! Wieviel größer und dräuender wirkten, 15 fach vergrößert, diesmal die feindlichen Schiffe, die ich jetzt ohne weiteres als die sechs neuesten feindlichen Schlachtkreuzer ausmachte. Sechs Schlachtkreuzer

standen unseren fünf gegenüber: in fast gleicher Anzahl ging's in den Kampf. Es war ein nervenerregender, majestätischer Anblick, wie das Schicksal selber zogen die dunkelgrauen Kolosse daher.

Die sechs Schiffe, die zuerst in zwei Kolonnen gestanden hatten, rangierten zur Linie. Wie eine Herde Riesentiere der Urwelt schoben sie sich durcheinander, mit langsamen Bewegungen, schemenhaft, unwiderstehlich.

Doch es gab jetzt Wichtigeres zu tun, als lange Betrachtungen anzustellen. Immer kleiner wurden die gemessenen Entfernungen. Als wir auf 165 hm angekommen waren, hatte ich befohlen: „Panzersprenggranaten!" Das war das Geschoß des Nahkampfes. Jetzt wußte jedermann im Schiff, daß es hart auf hart gehen würde, denn oft genug hatte ich erklärt, wie die beiden Geschoßarten verwendet würden.

Die Entfernungen gab ich entsprechend der Meldungen des Bg-Offiziers laufend an die Geschütze. Auf dem Flaggschiff ging unmittelbar nach der Schwenkung um 5 Uhr 35 Minuten das Signal hoch: „Feuerverteilung von links!" Das bedeutete, daß jedes deutsche Schiff ein englisches unter Feuer nehmen sollte, und zwar vom linken Flügel ab gerechnet. Demnach mußten von uns fünf deutschen Schlachtkreuzern die ersten fünf englischen Schiffe unter Feuer genommen werden, und dem „Derfflinger" fiel das zweite Schiff zu, das ich als ein Schiff der „Queen Mary"-Klasse identifizierte. Es ist die „Princess Royal", ein Schwesterschiff der „Queen Mary" gewesen. Alles war schußbereit, die Spannung steigerte sich von Sekunde zu Sekunde, aber noch durfte ich den ersten Feuerbefehl nicht geben, das Signal vom Flagschiff „Feuer eröffnen" mußte abgewartet werden. Auch der Gegner zögerte noch, näherte sich uns noch immer mehr.

„150 Hundert!" lautete mein letzter Befehl, da, ein dumpfes Krachen, ich sehe nach vorn: „Lützow" schießt ihre erste Salve, und gleichzeitig wird das Signal „Feuer eröffnen" geheißt. In derselben Sekunde rufe ich: „Salve — feuern!"

und donnernd kracht unsere erste Salve heraus. Unsere Hinterleute fallen sofort ein, wir sehen bei unseren Gegnern überall Feuerschlünde und sich ballende Rauchwolken, — die Schlacht ist im Gange! Mein Chronist in der Artilleriezentrale schrieb um 5 Uhr 48 Minuten nieder: „5 Uhr 48 Minuten. Schiff dreht Steuerbord! Entfernungsunterschied minus 2! 150 Hundert! Salve — feuern!" Fast 30 Sekunden vergehen, bis unsere Aufschlagmeldeuhren — diesmal alle drei gleichzeitig — „blöken". Die neu eingesetzten Elemente haben geholfen! Die Aufschläge liegen gut zusammen, aber „weit", das heißt hinter dem Ziel, und an der rechten Kante. „Schieber 2 mehr nach links! 4 zurück! Weiter!" Das waren die Kommandos für die nächste Salve. 4 zurück bedeutete: Der Fähnrich am Aufsatztelegraphen sollte den Zeiger des Telegraphen um 400 m verstellen. Und „weiter!" bedeutete: Sobald er seine Einstellungen gemacht hatte, sollte er selber von der Artilleriezentrale aus den Befehl geben „Salve feuern!" Dies entlastete den Artillerieoffizier, und außerdem konnte es nicht vorkommen, daß „Feuern" kommandiert wurde, wenn etwa der neue Aufsatz am Geschütz noch nicht eingestellt war. Denn durch einen besonderen elektrischen Kontrollzeiger konnte der Fähnrich in der Zentrale für jedes Geschütz kontrollieren, ob der Aufsatz am Geschütz auch bereits richtig eingestellt war.

Am Aufsatztelegraphen in der Artilleriezentrale saß der Fähnrich zur See Stachow, ein junges Blut von 17 Jahren, der den Aufsatztelegraphen und die Aufsatzuhr bediente, den Geschütztürmen meine Befehle übermittelte und die Feuererlaubnis regelte. Er war durch ein Kopftelephon mit mir verbunden und ich konnte so jeden von ihm erteilten Befehl kontrollieren. Der junge Fähnrich hat bis zum Schluß der Schlacht kaltblütig und sachgemäß die Feuerdisziplin der schweren und mittleren Artillerie geregelt, — nur beim Beginn des Schießens hat er einen Fehler gemacht.

Die zweite Salve sauste heraus. Wieder lag sie „weit". „4 zurück!" kommandierte ich. Auch die dritte und vierte

Salve lag weit, obwohl ich nach der dritten Salve „8 zurück" befohlen hatte. „Himmeldonnerwetter, Fähnrich Stachow, da wird irgendein Blödsinn gemacht", fluchte ich. „Nochmal 8 zurück!" Die Schießliste ergab später, daß die ersten „8 zurück" vom Fähnrich vielleicht nicht verstanden, auf jeden Fall nicht eingestellt waren. Jetzt aber kamen die „8 zurück" zur Geltung. Die sechste Salve, um 5 Uhr 52 Minuten gefeuert, lag deckend, drei Schüsse hinter dem Ziel, ein Schuß vorm Ziel! Wir waren mittlerweile, da die Aufsatzuhr zuerst mit 2, dann mit 3 hm Entfernungsabnahme pro Minute gelaufen war und ich bereits 16 hm zurückgegangen war, auf 119 hm angelangt. Vier Minuten befanden wir uns bereits im Gefechte, und erst jetzt erfolgte die erste deckende Salve! Das war kein erfrischendes Resultat. Das Ziel war zuerst völlig überschossen worden. Schuld daran war die falsche Messung der Anfangsentfernung und eine Verzögerung in den ersten Meldungen über die gemessene Entfernung. Ich erkläre mir den großen Meßfehler folgendermaßen: Die Bg-Messer waren durch den ersten Anblick der feindlichen Kolosse überwältigt. Jeder sah das feindliche Schiff durch sein Gerät in 23facher Vergrößerung! Da konzentrierten sich ihre Gedanken anfänglich auf das Aussehen des Gegners. Sie bemühten sich festzustellen: wer ist unser Gegner? So hatten sie, als plötzlich der Befehl „Feuer eröffnen" kam, die gemessene Entfernung nicht genau eingestellt. Denn am Können kann es nicht gelegen haben, da die Entfernungsmesser während des ganzen übrigen Gefechtes ausgezeichnet gemessen haben, und an der Leistungsfähigkeit unserer Meßgeräte auch nicht, im Gegenteil haben unsere Zeißschen stereoskopischen Basisgeräte sich während der Schlacht ausgezeichnet bewährt. Mir meldete später der Bg-Offizier, daß die Messungen sämtlicher Geräte selbst auf den großen Entfernungen selten mehr als 3 hm auseinander gelegen haben.

Kostbare Minuten waren verlorengegangen, aber nun war ich gut am Ziel, und um 5 Uhr 52 Minuten 20 Sekunden

buchte der Listenführer meinen Befehl „Gut, schnell! Wirkung!“ „Gut, schnell!“ bedeutete, der Fähnrich zur See Stachow in der Artilleriezentrale sollte aller 20 Sekunden für die schwere Artillerie kommandieren „Salve — Feuern!“ Und das Wort „Wirkung!“ bedeutete: die Mittelartillerie sollte unmittelbar nach jeder Salve der schweren Artillerie zwei Salven schnell hintereinander feuern und von jetzt ab dauernd zusammen mit der schweren Artillerie mit eingesetzt werden. Ein ohrenerschütterndes, betäubendes Gekrache begann. Einschließlich der Mittelartillerie feuerten wir nun also durchschnittlich aller sieben Sekunden eine gewaltige Salve. Wer ein Schießen mit Gefechtsmunition an Bord eines Großkampfschiffes einmal mitgemacht hat, kann sich einen Begriff davon machen, was das bedeutete. Während die Salven fielen, war eine Verständigung ausgeschlossen. Dickster Pulverqualm ballte sich fortgesetzt an den Mündungen der Rohre zusammen, entwickelte sich zur haushohen Rauchwolke, die sekundenlang wie eine undurchdringliche Mauer vor uns stand und wurde dann vom Wind und durch die Fahrt des Schiffes über das Schiff hinweggetrieben. Dadurch kam es, daß wir oft sekundenlang vom Feind nichts sahen, daß unser Kommandoturm vollkommen in dicksten Rauch gehüllt war. Natürlich konnte ein solch rasendes Schnellfeuer beider Kaliber nur eine beschränkte Zeit durchgeführt werden. Es stellte fast übermenschliche Anforderungen an die Geschützmannschaften und an die Munitionsmanner. Auch geschah es leicht, daß man schließlich die Aufschläge der schweren und Mittelartillerie gar nicht mehr auseinanderhalten konnte. Dann befahl ich „Mittelartillerie schweigen“ und kontrollierte nun erst mal allein das Feuer der schweren Artillerie. Gewöhnlich dauerte es nicht lang, so wurde das Ziel infolge irgendwelcher Bewegung des Gegners über- oder unterschossen, dann wurde das Feuer wieder verlangsamt. Jede Salve wurde dann wieder neu kommandiert, und es wurde nun wieder so lange herumgefeilt, bis wieder

eine Salve deckend lag. Und dann setzte wieder das Höllenkonzert des „Gut, Schnell!“ ein. Wieder krachte dann aller 20 Sekunden eine Salve der schweren Artillerie heraus, und in den Zwischenpausen feuerte dann die Mittelartillerie. Leider konnte die Mittelartillerie damals nur bis auf Entfernungen von 130 hm schießen.

Mich setzte in Erstaunen, daß wir anscheinend noch nicht ein einziges Mal getroffen worden waren. Nur ganz selten verirrte sich einmal ein Geschoß in unsere Nähe. Ich beobachtete die Geschütztürme unseres Zieles näher und stellte fest, daß dieses Schiff nicht auf uns schoß. Es schoß mit auf unser Flaggschiff. Ich sah einen Moment auf das dritte feindliche Schiff, es schoß auf unseren Hintermann. Kein Zweifel! Wir waren durch irgendeinen Fehler drüben übersprungen worden. Ich lachte ingrimmig, und nun nahm ich in voller Ruhe, wie bei einer Schießübung, den Gegner mit immer größer werdender Genauigkeit unter Feuer. Alle Gedanken an Tod oder Untergang waren wie weggeblasen. Die rein sportliche Freude am Schießen erwachte, alles in mir jauchzte in wilder Kampfesfreude und jeder Gedanke konzentrierte sich nur in dem einen Wunsche: Treffen wollen, schnell und gut und immer wieder und dem hochmütigen Gegner Schaden antun, wie und wo nur immer möglich. Nicht leicht sollte es ihm werden, mich an der Rückkehr an meinen heimatlichen Herd zu verhindern! Ich hatte leise vor mich hingesprochen: „Wir sind übersprungen!“, aber das pflanzte sich im Artilleriestand im Nu von Mund zu Mund fort und erfüllte alle mit einer unbändigen Fröhlichkeit. Außer uns beiden Artillerieoffizieren konnten nur noch die beiden Richtungsweiser-Unteroffiziere und der Entfernungsmesser etwas vom Feinde sehen. Allerdings hatten wir die Sehschlitze offen gelassen — aus einer eigentlich nicht ganz richtigen Forschheit —, aber mit dem bloßen Auge konnte man natürlich den Gegner kaum erkennen. So griffen die Leute im Artilleriestand alles gierig auf, was sie von uns hörten.

Und nun ging der Kampf weiter. Unsere Aufschläge verursachten Wassersäulen, die etwa 80 bis 100 m hoch waren, sie waren etwa doppelt so hoch wie die feindlichen Masten. Die Freude, daß wir übersprungen waren, dauerte nicht sehr lang. Drüben war der Fehler wohl bemerkt worden, und nun wurden wir öfters mit deckenden Salven eingedeckt. Ich sah mir wieder die Geschütztürme unseres Gegners, den ich aufs Korn genommen hatte, genau an und sah, daß die Geschütze jetzt genau auf uns gerichtet waren. Dabei machte ich plötzlich eine Entdeckung, die mich in Erstaunen setzte. Deutlich sah ich bei jeder Salve, die der Gegner schoß, vier oder fünf Geschosse durch die Luft ankommen. Wie längliche schwarze Punkte sahen sie aus. Sie wurden allmählich etwas größer und plötzlich — rums, waren sie da. Sie explodierten beim Aufschlagen aufs Wasser oder im Schiff mit einem ungeheuren Knall. Ich sah es schließlich den Geschossen ziemlich genau an, ob sie vor uns oder hinter uns einschlagen würden, oder ob sie uns persönlich die Ehre geben würden. Die Einschläge im Wasser erzeugten eine ungeheure Wassersäule. Einige Wassersäulen sahen bis etwa zur halben Höhe giftig grün-gelb aus, sie stammten wohl von Lyddit-Granaten. Die Wassersäulen standen wohl fünf bis zehn Sekunden, bis sie ganz zusammengefallen waren. Es waren Riesenfontänen, gegen die die berühmten Wasserkünste von Versailles das reine Kinderspielzeug waren. Im späteren Verlauf der Schlacht, als der Feind sich besser auf uns eingeschossen hatte, kam es häufig vor, daß solche Wassersäulen über das Schiff zusammenbrachen, alles überschwemmend, zugleich aber auch allen Brand löschend. Der erste Treffer im Schiff, der mir zum Bewußtsein gekommen ist, hat über der Kasematte eingeschlagen. Er durchschlug dabei zuerst eine Tür mit einem runden Glasfenster. Hinter diese hatte sich ein prächtiger Unteroffizier, der Bootsmannsmaat Lorenzen, der sich bei den Reserven unter Deck aufhalten sollte, geschlichen, um den Kampf beobachten zu

können. Seine Neugierde wurde hart bestraft, das Geschoß trennte ihm glatt den Kopf vom Rumpf.

Wir näherten uns unserem Gegner bis auf 113 hm. Um 5 Uhr 55 Minuten schoß ich aber bereits wieder mit einem Aufsatz von 115 hm, und dann nahm die Entfernung weiter sehr schnell zu. Um 5 Uhr 57 Minuten ließ ich die Aufsatzuhr bereits mit einer Entfernungszunahme von „plus 6“ laufen. Um 6 Uhr betrug die Schußentfernung 152 hm, um 6 Uhr 5 Minuten 180 hm, und damit kam der Gegner bereits außer Schußweite, weil damals 180 hm unsere größte Schußweite war. Ein klein wenig konnten wir unsere Schußweite dadurch vergrößern, daß ich die Geschützführer nicht mehr auf die Wasserlinie des Gegners, sondern auf die Oberkante der Schornsteine, der Marse und schließlich sogar der Mastspitzen zielen ließ. Aber das machte nur wenige hundert Meter aus. Nach der Skagerrak-Schlacht sind unsere Schußweiten durch allerlei Verbesserungen erheblich vergrößert worden. Jetzt aber standen wir dem Feinde ohnmächtig gegenüber und konnten sein Feuer nicht erwidern. Dieser Zustand dauerte bis 6 Uhr 17 Minuten. Um 6 Uhr 10 Minuten hatte unser Flaggschiff eine Schwenkung um mehrere Strich nach Steuerbord ausgeführt, der Gegner hatte anscheinend auch herumgedreht, und so näherten wir uns einander wieder ziemlich schnell. Um 6 Uhr 19 Minuten betrug die Schußentfernung bereits nur noch 160 hm. 16,0 km ist ja eigentlich eine ganz stattliche Entfernung, aber uns kamen diese Entfernungen bei der günstigen Sichtigkeit und den sehr klaren Aufschlägen tatsächlich gering vor. Unsere Zeißschen Gläser in unseren Sehrohren waren ausgezeichnet. Ich konnte auch auf die größten Entfernungen alle Einzelheiten auf den gegnerischen Schiffen erkennen, so z. B. alle Bewegungen der Geschütztürme und der einzelnen Rohre, die nach jedem Schuß zum Laden annähernd horizontal gelegt wurden. Vor dem Kriege hatte kein Mensch in unserer Marine daran gedacht, daß man auf Entfernungen über 150 hm wirklich

erfolgreich kämpfen könnte. Ich entsinne mich noch gut verschiedener Kriegsspiele, die wir ein oder zwei Jahre vor dem Kriege im Kieler Kasino unter Leitung des Admirals v. Ingenohl abhielten, und bei denen jedem Schießen über 100 hm grundsätzlich jede Wirkung aberkannt wurde!

Wie sah es nun beim Gegner aus? Um 6 Uhr ist sein hinterstes Schiff, die „Indefatigable" in die Luft geflogen. Ich habe es nicht gesehen, da meine Aufmerksamkeit von der Leitung des Schießens gegen das zweite Schiff völlig in Anspruch genommen war. Auch ein Hören des sicher großen Explosionsknalles war natürlich bei dem Höllenlärm im eigenen Schiff und dem Lärm in unserer Nähe krepierender feindlicher Granaten nicht möglich gewesen, wenn wir auch den Knall der feindlichen Salven als dumpfes Geräusch hören konnten, sobald unsere Geschütze einmal schwiegen. Im hinteren Artilleriestand ist die Explosion der „Indefatigable" beobachtet und gebucht worden. Die „Indefatigable" ist von unserem Schlußschiff, der „von der Tann", unter Feuer genommen und durch ein vorzüglich geleitetes Schießen dieses Schiffes niedergekämpft worden. Der erfolgreiche Leiter der Artillerie der „von der Tann" war deren erster Artillerieoffizier, Korvettenkapitän Mahrholz.

Der nordwestliche Wind bewirkte, daß bei den englischen Schiffen der Rauch der Geschütze in Feuerluv*) an den Schiffen vorbeizog. Dadurch wurde dem Engländer die Aussicht oft genommen und somit das Schießen erschwert. Da auch die Sichtigkeitsverhältnisse nach Osten zu ungünstiger waren, als nach Westen, so hatten die englischen Schlachtkreuzer entschieden eine taktisch ungünstigere Stellung inne. Uns störten die Rauchmassen vor dem Gegner wenig, da es für unsere stereoskopischen Meßgeräte genügte, wenn die Entfernungsmesser nur ein Stückchen Mastspitze sahen.

*) Mit Feuerluv bezeichnet man im Gefecht diejenige Seite, nach der geschossen wird. Die dem Gegner abgekehrte Seite heißt Feuerlee.

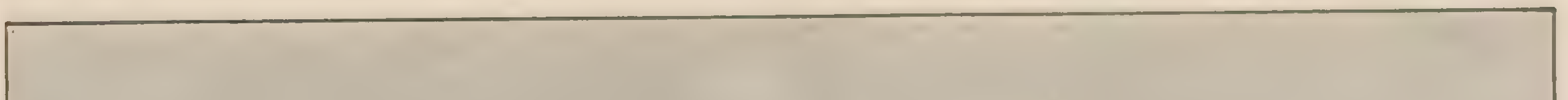
Ich nahm um 6 Uhr 17 Minuten wieder den zweiten Schlachtkreuzer von links unter Feuer. Ich glaubte, es sei dasselbe Schiff, die „Princess Royal“, die ich schon vorher unter Feuer genommen hatte. Tatsächlich war es aber die „Queen Mary“, das dritte Schiff in der gegnerischen Linie. Dies kam dadurch, daß das Flaggschiff des Admirals Beatty, die „Lion“, sich um diese Zeit, als ich mein Ziel wählte, für einige Zeit außerhalb der feindlichen Linie aufhalten mußte und infolge des Qualms der feindlichen Linie in seiner zurückgezogenen Stellung von uns überhaupt nicht zu sehen war. Aus späteren Berichten in englischen Zeitschriften geht hervor, daß Beatty damals von „Lion“, dessen Kommandoturm unbrauchbar geworden war, auf die „Princess Royal“ übergestiegen ist. Er mußte also genau so wie später unser Admiral Hipper im Gefecht sein Flaggschiff wechseln. Unser Flaggschiff, die „Lützow“, hatte die „Lion“ fortgesetzt unter einem starken und wirkungsvollen Feuer von Sprenggranaten gehalten. Der Artillerieoffizier der „Lützow“ hatte es vorgezogen, um keinen Geschoßartwechsel eintreten zu lassen, der gewisse ungünstige ballistische Einwirkungen zur Folge haben konnte, erst mal sämtliche Sprenggranaten zu verschießen. Durch deren ungeheure Spreng- und Brandwirkung hat er die „Lion“ gezwungen, zum Feuerlöschen eine Zeitlang die Linie zu verlassen. So beschoß ich denn von 6 Uhr 17 Minuten ab die „Queen Mary“. Gewisse Schwierigkeiten beim Feuerleiten entstanden jetzt dadurch, daß die Gläser der Sehrohre über der Decke des Artilleriestandes infolge des starken Pulverrauches und des Schornsteinqualms immer wieder verschmutzten, so daß man kaum noch etwas sehen konnte. Ich war in solchen Momenten ganz auf die Beobachtung des Artillerie-Beobachtungsoffiziers im Vormars, des Oberleutnants zur See v. Stosch, angewiesen. Dieser treffliche Offizier beobachtete und meldete die Lage der Aufschläge mit einer erstaunlichen Kaltblütigkeit und Ruhe, und er hat mit seinen ausgezeichneten Beobachtungen der Aufschläge, auf deren Richtigkeit ich mich bombenfest



Die Mittelartillerie feuert eine Salve.



Linienschiff im Feuer.



Wassersäulen von schweren Aufschlägen.

verlassen konnte, ganz erheblich zum Erfolge unserer Waffen beigetragen. Während wir nun also nichts sahen, hielt Oberleutnant v. Stosch in seiner luftigen Warte 35 m über der Wasseroberfläche sein Vormars-Sehrohr haarscharf auf den Gegner gerichtet. Ein Kontrollzeiger zeigte bei meinem Sehrohr die Stellung des Vormars-Sehrohres an. Diesen hielt mein Richtungsweiser-Unteroffizier dann mit seinem Zeiger in Deckung, und so richteten wir alle Geschütze auf den Feind, ohne ihn selber zu sehen. Das war aber natürlich nur ein Notbehelf. Der neben mir im Artillerieleitstand stehende Fähnrich zur See Bartels, der mich im Gefecht durch Ausrufen der gemittelten Entfernungen, durch Bedienen meines E-U-Anzeigers und durch Beobachtung des Feindes durch die Sehschlitze unterstützte, sorgte immer schnell für Abhilfe, indem er mit für diesen Zweck besonders angefertigten Wischstöcken vom Stand aus die Gläser abwischte. Im späteren Verlauf des Gefechtes, als mehrmals von feindlichen Aufschlägen herrührende Wassersäulen über dem Schiff zusammengebrochen waren und der Qualm sich dauernd auf den nassen Gläsern niederschlug, mußte er beinahe nach jedem Schuß die Gläser reinigen. Schließlich verschmutzten aber auch die Wischstöcke, und ich mußte mich schweren Herzens entschließen, häufig einen Mann zum Blankhalten der Gläser auf die Decke des Kommandostandes zu schicken, wo er feindlichen Treffern und Sprengstücken schutzlos ausgesetzt war. Meistens besorgte diese Verrichtung mein Läufer vom Artillerie-Mechanikerpersonal, der Mechanikersgast Meyer, der das ganze Gefecht auf der vorderen Brücke neben dem Artillerieleitstand zubrachte, bis ihn schließlich das Schicksal doch haschte und ihm ein Sprengstück den Unterschenkel zerschmetterte.

Wie ich oben ausgeführt hatte, steuerten von 6 Uhr 10 Minuten ab beide Linien stark konvergierende südliche Kurse. Um 6 Uhr 15 Minuten beobachteten wir, daß der Feind seine Torpedoboote zum Angriff ansetzte. Wenig später durchbrachen unsere

Torpedoboote und der kleine Kreuzer „Regensburg“ unsere Linie und stürmten zum Angriff vor. Es entwickelte sich nun zwischen den beiden kämpfenden Linien der Schlachtkreuzer eine kleine Seeschlacht für sich. Etwa 25 englische Zerstörer und fast ebenso viele deutsche Zerstörer lieferten sich hier ein hartnäckiges Artilleriegefecht und verhinderten sich gegenseitig erfolgreich an der Ausnützung der Torpedowaffe gegen die Schlachtkreuzer. Es sind von beiden Seiten gegen 6 Uhr 30 Minuten einige Torpedos gegen die Linien gefeuert worden, aber ohne Trefferergebnis. Für uns war dieser Kampf der Torpedoboote ein prächtiger Anblick.

Während dieser Torpedobootskämpfe kamen die beiden Linien sich immer näher, und nun kamen die artilleristisch interessantesten Kämpfe des ganzen Tages. Ich stellte fest, daß die „Queen Mary“ sich den „Derfflinger“ als Ziel erkürt hatte. Die „Queen Mary“ feuerte langsamer als wir, gab dafür aber gewöhnlich Vollsalven ab. Da sie eine Armierung von acht 34,5 cm-Geschützen hatte, bedeutete dies also, daß sie meist acht von diesen gewaltigen „Koffern“, wie die Russen im russisch-japanischen Kriege die schwersten Geschosse nannten, gleichzeitig auf uns feuerte! Ich sah die Geschosse herankommen und ich mußte feststellen, daß der Gegner ausgezeichnet schoß. Alle acht Schuß lagen gewöhnlich unmittelbar zusammen. Aber fast immer entweder weit oder kurz, — nur zweimal geriet der „Derfflinger“ in den Höllenhagel, doch hat dabei jedesmal nur ein schweres Geschoß getroffen.

Wir feuerten wie bei einer Schießübung. Die Kopftelephone arbeiteten ausgezeichnet, jeder meiner Befehle wurde richtig verstanden. Oberleutnant v. Stosch meldete mit tödlicher Sicherheit die genaue Lage der Aufschläge. „Deckend! Zwei Treffer!“ „Deckend, die ganze Salve im Schiff!“

Ich bemühte mich zu erreichen, daß ich stets zwei Salven schoß, wenn der Gegner eine Salve feuerte. Manchmal gelang es mir nicht ganz, der Gegner feuerte für Vollsalven fabelhaft schnell. Ich stellte fest, daß der Artillerieoffizier

auf der „Queen Mary“ mit Zentralabfeuerung selber abfeuerte, mit dem berühmten Percy Scottschen „firing director“. Denn alle Rohre wurden völlig gleichzeitig abgefeuert, die Geschosse schlugen ebenfalls gleichzeitig ein. Der englische Artillerieoffizier stand wahrscheinlich im Vormars, von wo er über den Geschützrauch hinwegsehen konnte, und feuerte hier elektrisch ab. Diese Möglichkeit bedeutete für die englischen Schiffe einen großen Vorteil. Wir sind leider erst durch die Erfahrungen der Schlacht dazu gekommen, uns Einrichtungen für das indirekte Schießen vom Vormars aus auszudenken. Ich selber habe später nicht unwesentlich zur Einführung des indirekten Schießens in unserer Marine beitragen können, habe auch selber die ersten deutschen indirekten Schießen vom „Derfflinger“ aus geleitet, und zwar nach einem von mir erfundenen Verfahren, das als das „Derfflinger-Verfahren“ später allgemein eingeführt worden ist.

So führten denn „Queen Mary“ und „Derfflinger“ über die zwischen uns tobende Torpedobootsschlacht hinweg ein regelrechtes Artillerieduell durch. Aber die arme „Queen Mary“ hatte es schlecht! Außer dem „Derfflinger“ schoß auch „Seydlitz“ auf sie! Und der Artillerieoffizier der „Seydlitz“, Korvettenkapitän Foerster, war einer unserer tüchtigsten Artilleristen, in allen bisherigen Gefechten des Schiffes erprobt, kaltblütig und von raschem Entschluß. Die „Seydlitz“ hatte nur 28 cm-Geschütze an Bord. Eine durchschlagende Wirkung gegen den stärksten Panzer der „Queen Mary“ konnten diese Geschosse nicht haben. Aber jedes Schiff hat schwächer gepanzerte Stellen, bei deren Durchschlagung auch die 28 cm-Geschosse großes Unheil anrichten konnten.

Das gute Funktionieren unserer Aufschlagmeldeuhren verhinderte, daß Oberleutnant v. Stosch oder ich jemals unsere Aufschläge mit den 28 cm-Aufschlägen der „Seydlitz“ verwechselten. Da die Entfernungen dauernd mehr als 130 hm betrugen, konnten von beiden Schiffen die 15 cm-Geschütze in den Kampf gegen die „Queen Mary“ noch nicht mit

eingreifen. Eine gleichzeitige Beschießung desselben Gegners durch zwei Schiffe war auch nur möglich, wenn jedes Schiff nur seine schwere Artillerie verwendete. Hätten auch noch die 15 cm-Batterien dazwischen gefeuert, so hätte kein Mensch die Aufschläge auseinanderhalten können.

Mein Listenführer hat für die Zeit von 6 Uhr 22 Minuten bis 6 Uhr 26 Minuten 10 Sekunden in der Artilleriezentrale folgende Liste geführt:

Schießliste während der Vernichtung der „Queen Mary"

Uhrzeit	Seitenstellung	Entfernung in hm	Schieber	Befehle für Aufsatztelegraphen usw.
6 Uhr 22 Min.	52°	140	links 10	E-U —3!
6 „ 22 „ 40 Sek.	51°	139	„ 16	2 vor!
6 „ 23 „ 45 „	52°	137	„ 14	1 vor!
6 „ 24 „ 20 „	52°	135	„ 14	Gut, Schnell!
6 „ 24 „ 40 „	52°	134	„ 14	
6 „ 25 „	52°	134	„ 14	
6 „ 25 „ 20 „	52°	132	„ 14	
6 „ 25 „ 45 „	52°	131	„ 14	
6 „ 26 „ 10 „	52°	132	„ 10	2 vor! Auf unserem Gegner große Explosion! Zielwechsel nach links auf den zweiten. Schlachtkreuzer von links!

In dieser Schießliste fällt auf, daß die in Graden angegebenen Seitenstellungen der Türme fast unverändert dieselben geblieben sind, daß also das Schiff in diesen für die Artillerie so überaus wichtigen Minuten geradezu hervorragend gut Kurs gesteuert hat.

Etwa 6 Uhr 26 Minuten war der historische Moment, in dem die „Queen Mary", das stolzeste Schiff der englischen Flotte, ihren Untergang fand. Von 6 Uhr 24 Minuten an hatte jede unserer Salven im feindlichen Schiff gesessen. Die 6 Uhr 26 Minuten

10 Sekunden gefeuerte Salve fiel, als gewaltige Explosionen im Innern der „Queen Mary“ bereits begonnen hatten. Zuerst zuckte im Vorschiff eine grelle rote Flamme auf. Dann erfolgte im Vorschiff eine Explosion, der eine viel gewaltigere Explosion im Mittelschiff folgte, schwarze Bestandteile des Schiffes flogen in die Luft, und gleich darauf wurde das ganze Schiff von einer ungeheuren Explosion erfaßt. Eine riesige Rauchwolke entwickelte sich. Die Masten stürzten nach der Mitte zusammen, die Rauchwolke verdeckte alles und stieg immer höher. Schließlich stand nur noch eine dicke schwarze Rauchwolke da, wo vorhin das Schiff gestanden hatte. Unten hatte sie nur geringe Breite, aber nach oben wurde sie immer breiter, sie sah etwa aus wie eine ungeheure schwarze Pinie. Die Rauchsäule erreichte meiner Schätzung nach eine Höhe von 300 bis 400 m.

In den „Times“ vom 9. Juni 1916 gibt ein Geschützführer vom „Tiger“, der im Gefecht als Hintermann der „Queen Mary“ fuhr, folgende Beschreibung des Unterganges der „Queen Mary“:

„Als das deutsche Geschwader wiederum auf uns loskam, konzentrierte es alle seine Geschütze auf „Queen Mary“. Vergeblich hatten sie einige Minuten lang nach der richtigen Entfernung getastet. Aber plötzlich geschah etwas ganz Merkwürdiges: Jede Granate, welche die Deutschen schossen, schien plötzlich gleichzeitig den Schlachtkreuzer zu treffen. Es war, als ob ein Wirbelwind einen Wald niederschmetterte. Die „Queen Mary“ schien langsam nach Steuerbord zu rollen, ihr Mast und ihre Schornsteine waren weg, in der Bordwand gähnte ein riesiges Loch. Sie holte weit über, das Loch verschwand unter Wasser, das nun hineinströmte und sie vollständig zum Kentern brachte. $1^1/_2$ Minuten noch, und alles, was man noch von der „Queen Mary“ sehen konnte, war ihr Kiel; dann verschwand auch er.“

Unsere Torpedoboote haben im weiteren Verlauf des Tages zwei Überlebende der „Queen Mary“ aufgefischt und als

Gefangene nach Wilhelmshaven gebracht, einen Fähnrich zur See und einen Matrosen. Auf der „Queen Mary“ befanden sich nach deren Aussage über 1400 Mann, unter ihnen auch ein japanischer Prinz, der Marineattaché in London gewesen sein soll. Kommandant der „Queen Mary“ ist Captain C. J. Prowse gewesen. Die englische Admiralität sagte in ihrer Zusammenstellung der Offizierverluste bezüglich der „Queen Mary“: „Mit Ausnahme von vier Fähnrichen sind alle an Bord befindlichen Offiziere verloren.“

Kaum war die „Queen Mary“ in der Rauchwolke verschwunden, so suchte ich mit meinem Sehrohr ein neues Ziel. Ich kurbelte das Sehrohr nach links und entdeckte zu meiner Überraschung, daß da noch zwei Schlachtkreuzer standen. In diesem Moment wurde mir erst klar, daß ich bisher auf das dritte Schiff geschossen hatte. Die „Lion“ hatte sich also mittlerweile wieder an die Spitze der feindlichen Linie gesetzt! Unser Ziel war jetzt wieder die „Princess Royal“.

In der Artilleriezentrale wurden nach der Vernichtung der „Queen Mary“ folgende Befehle gebucht:

Uhrzeit	Seitenstellung	Entfernung in hm	Schieber	Befehle für Aufsatztelegraphen usw.
6 Uhr 27 Min. 15 Sek.	47°	122	links 12!	Feuern! 2 vor!
6 „ 28 „	60°	124	„ 14!	4 vor!
6 „ 28 „ 30 „	83°	126		
6 „ 29 „ 20 „	88°	140	„ 14!	
6 „ 30 „ 20 „	88°	146	„ 10!	4 vor!
6 „ 31 „ 20 „	87°	150		
6 „ 32 „ 10 „	87°	157	„ 2!	4 vor!
6 „ 33 „ 10 „	105°	164		

Also eine Minute und fünf Sekunden nach der letzten Salve auf die „Queen Mary“ fiel bereits die erste Salve auf die „Princess Royal“. Ich hatte die Entfernung von diesem Schiff von dem Bg-Messer im Artilleriestand messen lassen.

Die gemessene Entfernung betrug nur 122 hm. Ich schoß damit die erste Salve, die lag aber kurz. Ebenso die nächsten beiden Salven, so daß ich für die vierte Salve sehr energisch vorgriff. Der Bg-Messer hatte anscheinend nicht sofort erfaßt, daß die Entfernung nicht mehr abnahm, sondern vielmehr nach dem Untergang der „Queen Mary“ sehr rasch wieder zunahm. Man ersieht in der Liste aus den dauernd wechselnden Seitenstellungen, daß das Schiff sehr unregelmäßige Kurse steuerte und daß es nach Backbord abgedreht war. Der Gegner peilte jetzt etwas achterlicher. An ein rasches erfolgreiches Schießen war dabei nicht zu denken. Meist dauerte es eine volle Minute von Salve zu Salve. Es mußte jedesmal der Aufschlag abgewartet werden. War er beobachtet, so mußten meist neue Kommandos für Schieber, Entfernung und für den Aufsatztelegraphen gegeben werden.

Um 6 Uhr 36 Minuten betrug die Entfernung 168 hm.

Mittlerweile sahen wir, daß der Feind Verstärkung bekam. Hinter der Schlachtkreuzerlinie erschienen vier große Schiffe. Wir machten sie bald als Schiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse aus. Von diesen Schiffen war bei uns in der Marine viel geredet worden. Es waren Linienschiffe mit der Riesenarmierung von acht 38,1 cm-Geschützen, 28000 Tonnen Deplacement und einer Geschwindigkeit von 25 Seemeilen. Sie hatten also eine Geschwindigkeit, die sich von der unsrigen — 26 Seemeilen — kaum unterschied, sie verschossen aber Geschosse, die mehr als doppelt so schwer waren als die unsrigen. Auf Riesenentfernungen griffen sie in das Gefecht ein. Wir bekamen jetzt starkes Feuer, und daher steuerten wir fortgesetzt Zickzackkurse. Von 6 Uhr 36 Minuten bis 6 Uhr 45 Minuten bin ich mit der schweren Artillerie überhaupt nicht zu Schuß gekommen. Schuld daran war wohl auch zum größten Teil der Qualm des Torpedobootsgefechtes, das noch immer zwischen den Linien ausgekämpft wurde, und unsere jetzt einsetzende Torpedobootsabwehr, die der dritte Artillerieoffizier, Kapitänleutnant Haußer, leitete. Die eng-

lischen Torpedoboote waren uns jetzt teilweise höllisch nahe auf die Pelle gerückt! Da ich von den großen Schiffen nichts sah, hatte ich reichlich Gelegenheit, mir das Wogen des Gefechtes anzusehen. Ein famoses Bild war es, als die „Regensburg" mit dem Kommodore Heinrich an Bord, unserem früheren „Derfflinger"-Kommandanten, an der Spitze einer Flottille heftig feuernd durch unsere Linien durchbrach. Unsere und die feindlichen Torpedoboote näherten sich einander bis auf kleinste Entfernungen. Ich sah, wie zwei von unseren Booten liegen blieben; sie machten stark Wasser, es war klar, daß sie verloren waren. Andere Boote gingen mitten im Feuer längsseit und nahmen die gesamten Besatzungen über. Ein englischer Zerstörer ging unter, andere blieben bewegungsunfähig liegen. Fortgesetzt krachten unsere 15 cm-Salven, Kapitänleutnant Haußer deckte mehrere Boote, die er nacheinander beschoß, äußerst wirkungsvoll ein. Auf einem Boot erzielte er sichtlich Treffer, das Boot stoppte plötzlich, verschwand dann in einer Rauchwolke.

Schade, daß wir keinen Marinemaler mit an Bord hatten! Der bekannte Marinemaler Klaus Bergen war oft auf unseren Streifzügen in der Nordsee mitgefahren. Dieses Mal hatte ihn irgend etwas davon abgehalten. Er bedauerte dies später sehr, ist aber trotzdem der erfolgreichste Darsteller der Skagerrak-Schlacht geworden. Leider war es auch strengstens untersagt worden, an Bord zu photographieren. Kein Apparat durfte an Bord sein. Man hoffte sich so gegen Spionage zu schützen. So ist leider während der Skagerrak-Schlacht auf der ganzen deutschen Flotte kein einziges Bild aufgenommen worden.

Der Listenführer in der Mittelartillerie-Zentrale, der Fähnrich zur See Hauth, der während des ganzen Gefechtes vorzüglich Liste geführt hat, hat für die Zeit der Torpedobootsabwehr folgendes notiert:

„6 Uhr 37 Minuten: Mittelartillerie auf die Torpedoboote! Nach Richtungsweiser! 60 Hundert! Auf das Torpedoboot am weitesten links! Feuern! 70 Hundert! Feuern! 64 Hundert!

Feuern! 60 Hundert! Feuern! Feuern! Gut, Schnell! Feuern! Feuern! Feuern!

6 Uhr 42 Minuten: Mittelartillerie abwarten! 68 Hundert! Feuern! 55 Hundert! Feuern! 50 Hundert! Feuern! Feuern! 56 Hundert! Feuern! Feuern! 70 Hundert! Feuern! 68 Hundert! Gut, Schnell! Feuern! Feuern! Feuern! 70 Hundert! Feuern! Feuern!

6 Uhr 45 Minuten: Schiff dreht Backbord! Feuern! 80 Hundert! Feuern! 84 Hundert! Feuern! Feuern!

6 Uhr 48 Minuten: Mittelartillerie abwarten!“

Um 6 Uhr 48 Minuten hörte das Torpedoboots-Abwehrfeuer auf, um 6 Uhr 50 Minuten schwenkte der ganze Verband auf Nord-Nord-West-Kurs. Mit diesem Manöver setzte sich Admiral Hipper mit den Schlachtkreuzern mit einem Abstande von etwa sieben Seemeilen vor die Spitze unserer Linienschiffe, die mit höchster Fahrt ungefähr Kurs Nord-Nord-West steuerten und deren Spitze bald darauf in den Kampf gegen die Schiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse eingriff.

Aus zahlreichen 10,5 cm-Treffern haben wir hinterher festgestellt, daß auch uns die englischen Torpedoboote recht kräftig unter Feuer genommen hatten. In dem allgemeinen Schlachtenlärm war mir dies entgangen. Die 10,5 cm-Geschosse waren natürlich völlig wirkungslos an unserem Panzer abgeprallt, nur auf den ungepanzerten Stellen hatten sie Wirkung erzielt, so besonders auch in der Takelage, indem sie unsere F-T-Antennen und einige Artillerie-Telephonleitungen zu den Marsen zerstörten. Ein Offizier fand nach dem Gefecht eine nicht krepierte 10,5 cm-Granate in seiner Koje, als er sich gerade hineinlegen wollte.

Von 6 Uhr 45 Minuten bis 6 Uhr 50 Minuten habe ich noch acht Salven auf 180 Hundert mit der schweren Artillerie auf die „Princess Royal“ gefeuert, wohl ohne sonderlichen Erfolg.

Bei der Kehrtschwenkung auf Nord-Nord-West-Kurs erblickten wir die Spitze unseres dritten Geschwaders, die

stolzen Schiffe der „König“-Klasse. Alles atmete doch etwas erleichtert auf. Seitdem wir außer den Schlachtkreuzern auch noch das fünfte englische Linienschiffs-Geschwader mit seinen 38ern gegenüber hatten, war es uns doch etwas ungemütlich zumute geworden!

Um 6 Uhr 50 Minuten gab ich an die Geschütze: „Schiff dreht langsam nach Steuerbord! Unser drittes Geschwader ist zur Stelle!“

Damit endete der erste Gefechtsabschnitt. Wir hatten ein englisches Riesenschiff in unserem Feuer auseinanderfliegen sehen, wie ein explodierendes Pulverfaß. Der „Derfflinger“ aber ging mit uneingeschränkter Gefechtskraft aus dem Gefecht hervor. Was Wunder, wenn wir gehobenen Mutes und voller Siegeszuversicht an neue Kämpfe dachten. Wir waren in enger Gefechtsverbindung mit unserem besten Linienschiffs-Geschwader, und wir glaubten, daß uns nur die vier übrigbleibenden Schlachtkreuzer und die vier Schiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse gegenüberständen. Stolze Siegesfreude erfüllte uns, wir hofften auf die Vernichtung der gesamten uns gegenüberstehenden Streitmacht. Wir hatten doch ein Bombenzutrauen zu unserem Schiffe bekommen! Uns erschien es ganz ausgeschlossen, daß unser stolzes Schiff ebenso innerhalb weniger Minuten zerschmettert werden könnte wie die „Queen Mary“ und die „Indefatigable“. Dagegen hatte ich das Gefühl, daß wir jedes englische Schiff binnen kürzester Zeit zur Explosion bringen könnten, falls nur unser Schiff einmal eine Zeitlang ruhigen Kurs steuerte und die Entfernungen nicht allzugroße waren. Möglichst nicht über 150 Hundert! Wir brannten jetzt darauf, uns neue Lorbeeren zu holen. Im ganzen Schiff, das fühlte man, herrschte eine gehobene Stimmung. Die Geschützmannschaften hatten Fabelhaftes geleistet, indem sie selbst beim schnellsten Feuer immer wieder die Geschütze schußbereit hatten, sobald die Feuerglocke ertönte. Von dem einstündigen Feuer fingen die Rohre bereits an sehr heiß zu werden, die graue Öl-

farbe fing an zu schwelen, wurde braun und gelb. Vorbildlich hatte auch die Ruhe gewirkt, mit der der Kommandant das Schiff führte. Mich hatte er des öfteren durch Mitteilungen unterstützt, mir aber im übrigen freie Hand gelassen, besonders in der Wahl des Gegners, den ich beschießen wollte.

Siebentes Kapitel.

Der zweite Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (6 Uhr 55 Minuten bis 7 Uhr 5 Minuten). Kampf mit dem fünften Linienschiffs-Geschwader. Beattys Überflügelungsmanöver.

So erfreulich und artilleristisch interessant der erste Gefechtsabschnitt gewesen war, so unbefriedigend war der zweite Abschnitt. Der Gegner hatte einen höllischen Respekt vor der Wirkung unserer Geschosse bekommen und hielt sich nun auf der wilden Jagd nach Norden möglichst außer unserer Schußweite, behielt uns dabei aber noch im Bereich seiner eigenen weittragenden Geschütze. Man sieht in meiner Skizze I, daß die Entfernungen während des zweiten Gefechtsabschnittes kaum einmal unter 180 hm heruntergegangen sind. Ich schoß eigentlich nur, um zu kontrollieren, ob der Gegner tatsächlich noch außer Schußweite war. Und zwar begnügte ich mich dann, um Munition zu sparen, mit einzelnen Schüssen aus einem Turm. Als Abkommpunkt für die Schützen wurde wieder die Oberkante der Schornsteine oder Masten befohlen. Aber auch der Gegner schoß auf diese großen Entfernungen nicht gut. Seine Salven lagen zwar sehr geschlossen, sie hatten eine Streuung von höchstens 3 bis 400 m. Aber die Leitung war wohl nicht sehr geschickt, vielleicht war die Sichtigkeit auch recht schlecht, jedenfalls schlugen die Salven meist in sehr unregelmäßigen Entfernungen von unserem Schiff ein. Einige böse Treffer bekamen wir allerdings doch, wohl zwei oder drei schwere

Geschosse schlugen in diesem Gefechtsabschnitte bei uns ein. Traf ein schweres Geschoß den Panzer unseres Schiffes, so folgte dem gewaltigen Krachen der Detonation ein Vibrieren des ganzen Schiffes, selbst unser Kommandoturm wurde in eine zitternde Bewegung gesetzt. Die im Innern des Schiffes krepierenden Geschosse verursachten mehr ein dumpfes Geräusch, das sich durch die unzähligen Sprachrohre und Telephone im Schiffe überallhin fortpflanzte.

Die vier englischen Schlachtkreuzer liefen höchste Fahrt. Und es dauerte nicht lange, so waren sie im Dunst und Rauch unseren Blicken entschwunden. Sie liefen nach Norden, und wir konnten mit unserer unterlegenen Geschwindigkeit nicht mitkommen. Zwar machte um 7 Uhr 21 Minuten der Flottenchef das Signal: „Die Schlachtkreuzer Verfolgung aufnehmen!“ Aber mehr Fahrt als 25 Seemeilen konnte unser Schlachtkreuzerverband auf die Dauer nicht leisten. Und der Engländer lief uns spielend mit 28 Seemeilen davon! Wir haben den Zweck seines Manövers damals nicht vollkommen erkannt. Wir nahmen an, es handele sich nur um schnelle Vereinigung mit einem feindlichen Gros, auf dessen Vorhandensein das Manöver der englischen Schlachtkreuzer schließen ließ. Tatsächlich hat der Admiral Beatty dadurch, daß er uns trotz unserer höchsten Fahrt völlig überflügelt und schließlich umgangen hat, ein ausgezeichnetes Manöver ausgeführt, seine Schiffe haben eine hervorragende technische Leistung vollbracht. Er hat das berühmte „crossing the T“ in vollendeter Form durchgeführt, er „zog den Strich über das T“, zwang uns zum Abdrehen und brachte uns dadurch schließlich in eine völlige Einkreisung durch die englische Linienschiffsflotte und die englischen Schlachtkreuzer. In den späteren Gefechtsphasen haben wir meistens nicht mehr erkennen können, welches feindliche Schiff wir vor uns hatten, ich kann daher nicht mit Bestimmtheit sagen, wann und ob wir später wieder Beattys vier Schlachtkreuzern gegenübergestanden haben.

Nach dem allmählichen Verschwinden der vier Schlachtkreuzer standen uns noch die vier gewaltigen Schiffe des fünften Linienschiffs-Geschwaders gegenüber: „Malaya“, „Valiant“, „Barham“ und „Warspite“.

Sie können in diesem Gefechtsabschnitte nicht viel Fahrt gelaufen haben, denn sie kamen bald in Schußweite unseres dritten Geschwaders und wurden von dessen Spitzenschiffen, besonders vom Flaggschiff „König“, mit unter Feuer genommen. So bekamen die vier englischen Linienschiffe zeitweise von wohl mindestens neun deutschen Schiffen Feuer, von den fünf Schlachtkreuzern und etwa vier bis fünf Linienschiffen. Wir feuerten meiner Schießliste nach von 7 Uhr 16 Minuten ab auf das zweite Linienschiff von rechts, also auf das Schiff hinter dem feindlichen Führerschiff. Ich ließ auf diese großen Entfernungen mit Sprenggranaten feuern.

Der zweite Gefechtsabschnitt verlief für uns ohne größere Ereignisse. In gewisser Beziehung war dieser Kampf mit einem zahlenmäßig unterlegenen, in seinen Kampfmitteln überlegenen Gegner, der uns auf Entfernungen unter Feuer hielt, auf denen wir ihn nicht mehr erreichen konnten, im höchsten Grade deprimierend, nervenerregend, qualvoll. Das einzige Abwehrmittel war, das wir stets sofort den Platz in der Linie für kurze Zeit verließen, wenn wir merkten, daß der Gegner sich gut auf uns eingeschossen hatte. Da der Gegner diese Bewegungen von uns nicht erkennen konnte, kamen wir regelmäßig schnell aus dem Geschoßhagel heraus. Ich möchte hier noch bemerken, daß in den Skizzen diese kleinen Kursänderungen zum Zwecke des Ausweichens vor dem feindlichen Geschoßhagel nicht eingetragen sind, da wir ja stets unmittelbar hinterher mit höchster Fahrt auf unseren alten Platz in der Gefechtslinie zurücksteuerten.

Es dauerte nun nicht mehr lange, und die artilleristischen Verhältnisse änderten sich von Grund auf.

Achtes Kapitel.

Der dritte Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (7 Uhr 50 Minuten bis 9 Uhr 5 Minuten). Heiße Kämpfe mit Linienschiffen, Kreuzern und Torpedobooten. Vernichtung der „Invincible". „Derfflinger" muß zum Klarieren des Torpedoschutznetzes stoppen.

Um 7 Uhr 40 Minuten setzten kleine Kreuzer und Zerstörer des Feindes einen Torpedobootsangriff auf uns an. Wir gingen deshalb auf Kurs Nord-Nord-Ost, also etwa sechs Strich nach Steuerbord.

Die Sichtigkeit wurde jetzt recht schlecht, so daß es schwierig war, die gegnerischen Schiffe auszumachen. Wir beschossen kleine Kreuzer und Torpedoboote. Um 7 Uhr 55 Minuten schwenkten wir auf Ostkurs, und um 8 Uhr staffelte der ganze Schlachtkreuzerverband, als die Torpedoboote uns angriffen, auf Kurs Süd ab. Wir wichen dadurch den auf uns abgefeuerten Torpedos sehr wirkungsvoll aus. Um 8 Uhr 12 Minuten machten wir wieder Kehrt auf den Feind zu. Während dieser Zeit hatten wir nur gelegentlich mit der schweren und Mittelartillerie gefeuert. Um 8 Uhr 15 Minuten bekamen wir schweres Feuer. Überall um uns herum blitzte es auf. Nur undeutlich konnte man die Schiffsrümpfe erkennen. Aber soweit ich den Horizont übersehen konnte, überall standen feindliche Schiffe. Da ich weder Anfang noch Ende der feindlichen Linie sah, konnte ich auch nicht „das zweite Schiff von rechts" unter Feuer nehmen, sondern wählte mir

ein Schiff, das ich besonders gut erkennen konnte. Und nun begann ein erbitterter Kampf. Binnen kurzem steigerte sich der Schlachtenlärm zu höchster Höhe. Uns wurde völlig klar, daß wir jetzt der gesamten englischen Flotte gegenüberstanden. Ich erkannte ohne weiteres an dem massigen hohen Schiffsrumpf, daß ich ein riesiges Linienschiff unter Feuer genommen hatte. Zwischen den beiden Linien tobten noch Kreuzer- und Torpedobootskämpfe. Plötzlich sehe ich in meinem Sehrohr, daß ein brennender deutscher kleiner Kreuzer vorübertreibt. Ich erkenne die „Wiesbaden“. Sie ist fast vollkommen in Rauch gehüllt, nur das Achterschiff ist noch frei, und das dort stehende Geschütz feuert unausgesetzt auf einen kleinen englischen Kreuzer. Brave Wiesbaden! Tapfere Besatzung dieses guten Schiffes! Nur der Oberheizer Zenne ist nach dreitägigem Treiben auf einem Flosse von einem norwegischen Fischerfahrzeug gerettet worden, alle übrigen, darunter der Dichter Gorch Fock, der das Meer so über alles liebte, haben ihre Treue zu Kaiser und Reich mit dem Seemannstode besiegelt! Die „Wiesbaden“ wurde von einem kleinen englischen Kreuzer unter wirkungsvollem Feuer gehalten. Immer wieder schlugen die Granaten in die arme „Wiesbaden“ ein. Mich erfaßte die Wut, und ich ließ von meinem bisherigen Ziele ab, ließ die Entfernung vom kleinen englischen Kreuzer messen, kommandierte die Entfernung und den Schieber und „Rums!“ — prasselte eine Salve auf den Quälgeist der „Wiesbaden“ heraus! Noch eine weitere Salve, - und ich hatte ihn! Eine hohe Feuersäule stieg zum Himmel. Anscheinend explodierte eine Pulverkammer. Der Kreuzer drehte ab, lief mit hoher Fahrt davon, wobei ich ihm noch zwei oder drei Salven nachpfefferte. In diesem Moment fragte mich Kapitänleutnant Haußer, der bis dahin mit seiner Mittelartillerie auf Torpedoboote gefeuert hatte: „Herr Kapitän, ist dieser Kreuzer mit vier Schornsteinen ein Deutscher oder ein Engländer?“ Ich richtete mein Sehrohr auf das bezeichnete Ziel ein und prüfte das Schiff. In der nebelgrauen Beleuchtung sah die Farbe der deutschen und eng-



Englischer Schlachtkreuzer „Queen Mary“, der am 31. Mai 1916 um 6 Uhr 26 Minuten nachmittags vernichtet wurde.



Englischer Schlachtkreuzer „Invincible“, der am 31. Mai 1916 um 8 Uhr 31 Minuten nachmittags vernichtet wurde.

lischen Schiffe fast gleich aus. Der Kreuzer war gar nicht weit ab von uns. Er hatte vier Schornsteine, zwei Masten, genau wie unsere „Rostock“, die mit uns fuhr. „Es ist bestimmt ein Engländer“, rief Kapitänleutnant Haußer, „darf ich feuern?“ „Ja, los, feuern!“ Es wurde mir zur Gewißheit, es war ein größeres englisches Schiff. Die Mittelartillerie richtete ihre Geschütze auf das neue Ziel ein, Kapitänleutnant Haußer kommandierte: „60 Hundert!“ Da geschah in demselben Moment, in dem er „Feuer!“ kommandieren wollte, etwas Ungeheuerliches, Gewaltiges: Das englische Schiff, das ich mittlerweile als einen älteren englischen Panzerkreuzer erkannt hatte, brach mit einer gewaltigen Explosion auseinander, schwarzer Rauch und Schiffsteile wirbelten empor, eine Flamme zuckte durch das ganze Schiff, und dann verschwand das Schiff vor unseren Augen in der Tiefe; nur eine riesige Rauchwolke bezeichnete noch die Stelle, wo eben noch ein stolzes Schiff gekämpft hatte. Meiner Meinung nach ist das Schiff durch das Feuer unseres Vordermannes „Lützow“, das Flaggschiff unseres Admirals Hipper, vernichtet worden.

Viel schneller noch, als ich es erzählt habe, spielte sich dieser Vorgang ab. Nur sekundenlang dauerte das Ganze, dann hatten wir bereits wieder neue Ziele unter Feuer. Das vernichtete Schiff ist die „Defence“ gewesen, ein älterer Panzerkreuzer von demselben Typ, wie der „Black Prince“, der in der folgenden Nacht von „Thüringen“ und anderen Linienschiffen in Grund geschossen wurde. Ein Schiff von 14800 Tonnen, mit sechs 23,4 cm- und zehn 15,2 cm-Geschützen und einer Besatzung von 700 Mann. Von der Besatzung wurde kein einziger gerettet! Das Schiff zerstob in Atome, jedes Lebewesen wurde schon bei der Explosion getötet. Da wir das Schiff bei günstiger Beleuchtung auf verhältnismäßig sehr kurze Entfernung sahen, durch die Sehrohre 15 fach vergrößert, konnten wir das Ereignis sehr genau beobachten. Mir wird gerade dieser Vorgang in seiner ganzen Grausigkeit unvergeßlich bleiben.

Ich schoß wieder auf große Schiffe. Ich hatte keine Ahnung mehr, was für Schiffe es waren. Wir waren um 8 Uhr 22 Minuten auf Kurs Südost gegangen. Aber ich hatte in dem jetzt herrschenden Schlachtengetümmel bei der schlechten Übersichtlichkeit kein rechtes Verständnis mehr für die taktische Lage. Einmal schoß mir durch den Kopf: können es nicht etwa deutsche Schiffe sein, auf die wir schießen? Aber dann wurde gelegentlich mal die Sichtigkeit, die von Minute zu Minute wechselte, im ganzen aber allmählich immer schlechter wurde, etwas besser, und man konnte deutlich die typisch englischen Konturen und den dunklen Ton der grauen Farbe erkennen. Ich bin der Meinung, daß unsere hellgraue Farbe günstiger war, als die dunkelgraue Farbe der Engländer. Unsere Schiffe verschwanden in dem dünnen Dunstschleier, der jetzt streifenweise von Osten nach Westen zog, viel schneller.

Um 8 Uhr 25 Minuten hat Leutnant zur See v. d. Decken im achteren Kommandostand aufgezeichnet: „Auf ‚Lützow‘ schwere Treffer im Vorschiff. Schiff brennt, viel Rauch.“ Und um 8 Uhr 30 Minuten schreibt er: „Derfflinger drei schwere Treffer.“ Von diesen hatte ein Treffer das zweite 15 cm-Kasemattengeschütz der Backbordseite getroffen, das Geschützrohr in der Mitte glatt durchschlagen und dann durch Sprengstücke den größten Teil der Kasemattmannschaften getötet oder verwundet. Sprengstücke hatten ferner das erste 15 cm-Geschütz aus der Lafette geworfen und auch mehrere Mann in der ersten Kasematte getötet oder verwundet. Die anderen schweren Treffer hatten ins Achterschiff eingeschlagen.

Ich suchte jetzt mein Ziel möglichst weit vorn, an der Spitze der feindlichen Linie. Denn ich merkte, daß „Lützow“ nur noch schwach feuerte. Der Rauch vom brennenden Vorschiff machte auf „Lützow“ die Artillerieleitung zeitweise unmöglich.

Von 8 Uhr 24 Minuten ab beschoß ich feindliche Großkampfschiffe in nordöstlicher Richtung. Die Entfernungen waren gering, 60 bis 70 hm, und trotzdem verschwanden die

Schiffe oft in den langsam ziehenden Dunststreifen, vermischt mit Pulverqualm und Schornsteinrauch. Eine Beobachtung der Aufschläge war kaum möglich. Alle Aufschläge, die hinter dem Ziel lagen, waren von uns aus überhaupt nicht zu sehen, man erkannte einigermaßen gut nur die Aufschläge, die sehr kurz lagen. Die nützten einem aber verwünscht wenig! Schoß man sich aber nach solchen Aufschlägen wieder ans Ziel ran, so sah man die hellen Wassersäulen nicht mehr und wußte absolut nicht, wohin man eigentlich getroffen hatte. Ich schoß nach Messungen des Bg-Messers im Artilleriestand, des Obermatrosen Hänel, meines getreuen Burschen seit fünf Jahren. Die Messungen waren bei dem dunstigen Wetter vollkommen unregelmäßig, ungenau. Aber da mir die Beobachtungen fehlten, war ich darauf angewiesen, nur nach Messungen zu schießen. Dabei bekamen wir schweres Feuer und zwar ein gut liegendes und rasches Feuer von mehreren Schiffen gleichzeitig. Es war klar, daß der Gegner uns jetzt viel besser sehen konnte, als wir ihn. Wer nicht zur See gefahren ist, wird dies schwerlich verstehen können. Aber tatsächlich sind auf See die Sichtigkeitsunterschiede bei diesigem Wetter nach den verschiedenen Himmelsrichtungen sehr groß. Steckt man selber im Dunst und sieht nach einem dunstfreien Schiffe aus, so kann man dieses besser erkennen, als man selber vom dunstfreien Schiffe aus gesehen wird. Eine große Rolle spielt für die Sichtigkeit der Stand der Sonne. Im Dunst sind die Schiffe, die dem Gegner ihre Schattenseite zeigen, besser zu sehen als die beleuchteten Schiffe.

So entspann sich also ein ungleicher, harter Kampf. Mehrere schwere Treffer hauten mit ungeheurer Wucht in unser Schiff ein und explodierten mit gewaltigem Knall. Das ganze Schiff zitterte beim Auftreffen der Geschosse in allen seinen Fugen. Der Kommandant machte wieder mehrmals Ausweichmanöver aus dem Geschoßhagel heraus. Es war kein leichtes Schießen.

Das dauerte so bis 8 Uhr 29 Minuten.

In diesem Moment zerriß der Nebelschleier querab vor uns, als ob sich ein Bühnenvorhang teilte. Und vor uns stand in der Mitte des nebelfreien Teiles des Horizontes in völliger Klarheit und mit scharfumrissenen Konturen ein gewaltiges Großkampfschiff mit zwei Schornsteinen zwischen den Masten und einem dritten Schornstein unmittelbar an den vorderen Dreibeinmast geklemmt. Mit höchster Fahrt steuerte es annähernd parallelen Kurs mit uns. Seine Geschütze hatte es auf uns gerichtet, und krachend schlug gerade wieder eine Salve ein, die uns vollkommen eindeckte. „Messung 90 Hundert!“ brüllte Obermatrose Hänel. „90 Hundert! Salve feuern!“ kommandierte ich, und mit fieberhafter Spannung wartete ich auf unsere Aufschläge. „Weit! 2 Treffer!“ ruft Oberleutnant v. Stosch. Ich kommandiere: „1 zurück. Gut, schnell!“ Und bereits 30 Sekunden nach der vorigen Salve verläßt die nächste Salve die Rohre. Ich beobachte zwei Kurzschüsse, zwei Treffer. Oberleutnant v. Stosch ruft: „Treffer!“ Aller 20 Sekunden saust jetzt eine Salve heraus! Um 8 Uhr 31 Minuten feuerte „Derfflinger“ seine letzte Salve auf dieses Schiff, und dann spielte sich vor unseren Augen zum dritten Male das ungeheuerliche Schauspiel ab, das wir bei der „Queen Mary“ und der „Defence“ beobachtet hatten. Ähnlich wie bei den anderen Schiffen erfolgten schnell hintereinander mehrere gewaltige Explosionen, Masten stürzten um, Schiffsteile wirbelten durch die Luft, eine gewaltige schwarze Rauchwolke stieg gen Himmel, aus den sich lösenden Schiffsverbänden spritzte Kohlenstaub nach allen Richtungen. Flammen zuckten über das Schiff, neue Explosionen erfolgten, und dann verschwand unser Gegner in einer schwarzen Wand unseren Blicken. Ich rief in das Telephon: „Unser Gegner ist in die Luft geflogen!“ und mitten im Gebrüll der Schlacht schallte donnerähnlich ein Hurra durchs Schiff, das aus allen Artillerietelephonen des Artilleriestandes wieder herausschallte, sich von Gefechtsstation zu Gefechtsstation fortpflanzte. Ich sandte ein heißes, kurzes Dankgebet zum Höchsten, rief

meinem Burschen zu: „Bravo, Hänel, famos gemessen!" und dann ertönte mein Kommando: „Zielwechsel nach links auf den zweiten Schlachtkreuzer von rechts!" Der Kampf ging weiter.

Wer war unser Gegner gewesen? Ich hatte nicht lange geprüft und nachgedacht, aber ich hatte das Schiff für einen englischen Schlachtkreuzer gehalten. Als solchen habe ich ihn auch bei der Zielbestimmung bezeichnet, wie es mein Listenführer in der Artilleriezentrale gebucht hat. Zu Erörterungen über den Typ war keine Zeit vorhanden, solange wir das Schiff beschossen. Handelte es sich doch nur um wenige Minuten, daß wir das Schiff tatsächlich genau erkennen konnten. Nur die Offiziere und Geschützführer der Artillerie sowie die Torpedooffiziere haben das Schiff beobachtet, als es in die Luft flog. Die Aufmerksamkeit des Kommandanten und seiner Helfer, des Navigations- und Signaloffiziers war ganz von der Führung des Schiffes beim Fahren im Verbande in Anspruch genommen. Es war schwierig, hinter der „Lützow" herzufahren, die kaum noch imstande war, ihren Platz in der Linie zu halten.

Beim Aufsetzen des Gefechtsberichtes nach der Schlacht wurde von der Mehrzahl der Offiziere der Standpunkt vertreten, daß es ein Schiff der „Queen Elizabeth"-Klasse gewesen sei. Ich vertrat die Meinung, daß es ein Schiff der „Invincible"-Klasse gewesen sei, doch gab ich zu, meiner Sache nicht gewiß zu sein. Wenn man sich ein Flottentaschenbuch vornimmt und die Silhouetten der „Invincible" und der „Queen Elizabeth"-Klasse miteinander vergleicht, so ergibt sich auf den ersten Blick eine verblüffende Ähnlichkeit. Wir meldeten also in unserem Gefechtsbericht, daß wir um 8 Uhr 30 Minuten ein Linienschiff der „Queen Elizabeth"-Klasse durch Artilleriefeuer vernichtet hätten. Unsere dienstliche Meldung im Gefechtsbericht lautete: „Das Schiff ist unter den gleichen Erscheinungen in die Luft geflogen, wie um 6 Uhr 26 Minuten die ‚Queen Mary'. Einwandfreie Beobachtung

vom ersten und dritten Artillerieoffizier und vom ersten Torpedooffizier im vorderen Stand, vom zweiten und vierten Artillerieoffizier und vom zweiten Torpedooffizier vom hinteren Stand und vom Artillerie-Beobachtungsoffizier im Vormars. Schiff der ‚Queen Elizabeth'-Klasse."

Von englischen Gefangenen ist nach der Schlacht in Wilhelmshaven ausgesagt worden: „Eins der ‚Queen Elizabeth'-Schiffe, die ‚Warspite', hat, stark nach der Seite überliegend, die eigene Linie verlassen und sich nach Nordwesten zurückgezogen. Und um 8 Uhr abends ist dann von dem englischen Zerstörer ‚Turbulent' die funkentelegraphische Nachricht aufgefangen worden, daß ‚Warspite' gesunken sei."

Auf Grund unseres Gefechtsberichtes und auf Grund dieser Gefangenenaussagen mußte unsere Flottenleitung damals annehmen, daß das vom „Derfflinger" vernichtete Schiff die „Warspite" gewesen sei, und dementsprechend ist die „Warspite" anstatt der „Invincible" als Verlust unserer Gegner gemeldet worden. Daß die „Invincible" vernichtet war, erfuhren wir erst aus den Meldungen der englischen Admiralität, und naturgemäß wurde ihr Verlust dann später zu den bisher gemeldeten Verlusten hinzugerechnet. Tatsächlich haben wir damals mit der „Invincible" gekämpft, es war die „Invincible", die in unserem Feuer in die Luft ging und nicht die „Warspite"! Englische Nachrichten bewiesen dies bald zur Genüge!

Schon am 3. Juni heißt es im „Manchester Guardian": „Der deutsche Admiralstabsbericht vom 1. Juni enthält eine eingehende und ehrlich genaue Wiedergabe der englischen Verluste — nur, daß er den Namen des Linienschiffes ‚Warspite' an Stelle des Schlachtkreuzers ‚Invincible' setzt."

Die „Times" berichten am 6. Juni 1916 aus Darstellungen von Mitkämpfern: „‚Invincible', das Flaggschiff des Admirals Hood, des zweiten Admirals nach Sir David Beatty, nahm sich den ‚Hindenburg' vor, und nach einem heißen Gefecht, bei dem nach der Erzählung einiger unserer Leute ‚Hinden-

burg' eine tödliche Wunde erhielt, sank ‚Invincible' in die Tiefe."

„Hindenburg" befand sich damals noch im Bau, „Derfflinger" war sein Schwesterschiff, die Beobachtung des englischen Mitkämpfers stimmt bis auf den Schiffsnamen: Es war „Derfflinger", mit dem die „Invincible" kämpfte, nicht sein noch nicht fertiges Schwesterschiff „Hindenburg".

Vollkommen richtig, besonders auch bezüglich der Uhrzeit, schildert einer der beiden geretteten englischen Offiziere der „Invincible" den Artilleriekampf zwischen „Derfflinger" und „Invincible". Die „Times" vom 12. Juni 1916 berichten darüber: „Der Vater eines mit ‚Invincible' umgekommenen Leutnants erhielt von den beiden überlebenden Offizieren des Schiffes einen Brief, worin es heißt: Ihr Sohn war bei dem Admiral, und wir waren mit dem Schlachtkreuzer ‚Derfflinger' im Gefecht. Um 8 Uhr 34 Minuten nachmittags gab es eine furchtbare Explosion. Das Schiff brach in zwei Hälften und sank in 10 oder 15 Sekunden."

Und am 13. Juni 1916 berichten die „Times": „In einem Brief des Bruders des gefallenen Leutnants Charles Fisher heißt es: Wir erfuhren von Korvettenkapitän Dannreuther, dem einzig Überlebenden von H. M. S. ‚Invincible', daß eine Granate in die Pulverkammer schlug und dort eine große Explosion verursachte. Als Dannreuther wieder zum Bewußtsein kam, befand er sich im Wasser. Schiff und Besatzung waren verschwunden."

Daß es Schiffe des Hoodschen Schlachtkreuzer-Geschwaders waren, die ich von 8 Uhr 24 Minuten an auf Entfernungen von 60 bis 70 hm beschossen hatte, geht auch aus dem offiziellen Bericht des Admirals Beatty hervor. Dieser berichtet über das Eingreifen des aus den Schiffen „Invincible", „Indomitable" und „Inflexible" bestehenden dritten Schlachtkreuzer-Geschwaders wie folgt:

„Um 8 Uhr 21 Minuten nachmittags befahl ich dem dritten Schlachtkreuzer-Geschwader, sich an die Spitze zu setzen, was

großartig ausgeführt wurde, indem Konteradmiral Hood sein Geschwader an der Spitze ins Gefecht brachte, in einer geradezu vorbildlichen Weise, seiner großen Vorfahren zur See durchaus würdig. Um 8 Uhr 25 Minuten nachmittags änderte ich Kurs auf Ost-Süd-Ost zur Unterstützung des dritten Schlachtkreuzer-Geschwaders, das um diese Zeit nur 73 hm vom vordersten feindlichen Schiff entfernt war. Sie überschütteten es mit heftigem Feuer und drängten es von seinem südlichen Kurs weiter nach Westen ab."

Am 5. Juni 1916 heißt es in einer Reuter-Depesche aus Edinburg (Ztg. Tel. 5. Juni): „Als der Kampf einige Stunden im Gange war, erschienen die ‚Indomitable', ‚Invincible' und ‚Inflexible'. In diesem Abschnitt war es hauptsächlich ein Duell zwischen den schwersten Geschützen. ‚Invincible' wurde, nachdem sie sich tapfer geschlagen, und dem Feinde beträchtlichen Schaden zugefügt hatte, von ihrem Schicksal ereilt und ging unter."

Ich bringe hier so ausführlich neben meinen eigenen Schilderungen die englischen Darstellungen des Kampfes mit der „Invincible", die meine Angaben bestätigen, weil es in den deutschen Berichten bisher immer offen gelassen worden war, ob die „Invincible" durch Artilleriefeuer oder durch einen Torpedo vernichtet worden ist. Schon aus historischen Gründen halte ich es für notwendig festzustellen, daß auch die „Invincible", ebenfalls wie alle übrigen Schiffe, die die Engländer in der Schlacht verloren haben, durch Artilleriefeuer vernichtet worden ist.

Der mit der „Invincible" untergegangene Befehlshaber des dritten Schlachtkreuzer-Geschwaders, Admiral Hood, ist ein Nachkomme des berühmten englischen Admirals Hood gewesen, der sich im nordamerikanischen Freiheitskrieg unter Graves und Rodney und dann als Oberbefehlshaber in der Schlacht bei St. Christopher (1782) in strategischer und taktischer Hinsicht rühmlichst ausgezeichnet hat. Während des von 1793 bis 1802 dauernden englisch-französischen Krieges

befehligte er 1793/94 die Mittelmeerflotte und besetzte 1793 Toulon.

Bis 8 Uhr 33 Minuten hat nach den Aufzeichnungen meines Listenführers die schwere Artillerie gefeuert. Um 8 Uhr 38 Minuten befahl ich: „An den Geschützen rühren!“ Es war kein Feind mehr zu sehen. Wir hatten um 8 Uhr 35 Minuten scharf nach Westen abgedreht. Nach dem Verluste ihres Führers wagten sich die übriggebliebenen Schiffe des dritten Schlachtkreuzer-Geschwaders nicht sofort wieder in unsere verderbenbringende Nähe. Um 8 Uhr 50 Minuten wurde für das ganze Schiff „Gefechtspause“ befohlen. Eine fieberhafte Tätigkeit begann, um die verschiedenen Feuerherde im Schiff zu löschen. Wir beobachteten, daß ein Torpedoboot bei „Lützow“ längsseit ging. „Lützow“ hatte Schlagseite, das heißt, sie lag etwas nach einer Seite über, und ihr Bug tauchte tief ein. Ungeheurer Qualm entströmte dem Vorschiff. Admiral Hipper ging von Bord. Das Torpedoboot legte ab und steuerte auf die „Seydlitz“ zu. Der Admiral machte beim Passieren von „Derfflinger“ Winkspruch: „Kommandant Derfflinger übernimmt Führung bis zu meiner Wiedereinschiffung“. So war jetzt unser Kommandant der Führer der Schlachtkreuzer und ist es bis gegen 11 Uhr nachts geblieben, da es dem Admiral bei der rasenden Fahrt der fast dauernd im feindlichen Feuer befindlichen Schlachtkreuzer nicht eher gelang sich auf einem anderen Schiffe wiedereinzuschiffen.

Auch auf dem „Derfflinger“ sah es jetzt schon ziemlich bös aus! Die Masten und die ganze Takelage war durch unzählige Sprengstücke stark beschädigt, die Antennen hingen in wildem Durcheinander herab, so daß wir unsere F-T-Einrichtung nur noch zum Empfang benutzen konnten. Die Abgabe von F-T-Meldungen war also unmöglich. Ein schweres Geschoß hatte zwei Panzerplatten am Bug abgerissen, dadurch war ein riesengroßes Leck entstanden, wohl 6×5 m groß, eben über der Wasserlinie. Durch dieses Leck strömte bei den Stampfbewegungen des Schiffes fortgesetzt Wasser ins Schiff.

Während wir nach Westen steuerten, kam der erste Offizier auf die Brücke und meldete dem Kommandanten: „Das Schiff muß sofort stoppen. Das Torpedoschutznetz ist achtern abgeschossen, hängt gerade über der Backbordschraube, es muß klariert werden!“ Der Kommandant befahl: „Alle Maschinen stopp!“ Ich suchte mit dem Sehrohr den Horizont ab. Weit und breit war in diesem Augenblicke nichts vom Feinde zu sehen. „Seydlitz“, „Moltke“ und „von der Tann“ standen mit uns nur noch in loser Fühlung, sie kamen jetzt schnell auf und nahmen wieder die vorgeschriebenen Plätze ein. Es war eine äußerst bedenkliche Sache, daß wir hier in der unmittelbaren Nähe des Feindes stoppen mußten! Aber wenn das Torpedoschutznetz uns in die Schraube kam, waren wir verloren. Was hatten wir an Bord immer darüber geschimpft, daß wir diese mehrere hundert Tonnen schweren Stahltorpedonetze immer noch nicht abgegeben hatten! Da wir doch fast nie in der offenen See ankerten, waren sie zwecklos. Außerdem schützten sie nur einen Teil des Schiffes gegen Torpedotreffer. Andrerseits bedeuteten sie in See eine ungeheure Gefahr für unser Schiff, da es in herunterhängendem Zustande die Fahrt des Schiffes stark verminderte und sich schließlich um die Schiffsschrauben wickeln mußte, was gleichbedeutend mit der Vernichtung des Schiffes war. Aus diesen Gründen hatten die Engländer schon kurz vor dem Kriege ihre Torpedonetze abgegeben, — wir taten es erst auf Grund unserer Erfahrungen unmittelbar nach der Skagerrak-Schlacht!

Der Bootsmann und die Turmmannschaften von Turm „Dora“ und „Cäsar“ unter Führung des Oberleutnants zur See v. Boltenstern arbeiteten wie die Wahnsinnigen, um das Netz hochzuholen, es mit Ketten festzuzurren, die herunterhängenden Drahtseile und Ketten mit Beilen zu kappen. Nach wenigen Minuten bereits kam Meldung: „Maschinen können angehen!“ Sofort setzten wir uns wieder in Bewegung. „Lützow“ hatte jetzt die Linie verlassen, mit langsamer Fahrt steuerte sie

südlichen Kurs. Der Kommandant wollte den übrigen Schiffen das Signal „Dem Führer folgen!" geben, aber alle Signalmittel waren unbrauchbar. Die Signalraaen waren sämtlich abgeschossen, die Flaggen an der Gefechtssignalstelle verbrannt, der Signalscheinwerfer war weggeschossen. Aber unsere wackeren Kampfgenossen folgten auch ohne Signal, als der Kommandant jetzt die Schlachtkreuzer mit nördlichem Kurse vor die Spitze unseres Gros führte.

Die Gefechtspause dauerte bis 9 Uhr 5 Minuten, dann blitzten plötzlich wieder Schüsse auf, und von neuem erscholl der Ruf durch das Schiff „Klar Schiff zum Gefecht!"

Neuntes Kapitel.

Der vierte Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht. (9 Uhr 5 Minuten bis 9 Uhr 37 Minuten.) Die Todesfahrt der Schlachtkreuzer. Admiral Scheer entzieht die Flotte der Umklammerung. Torpedobootsangriffe. Loslösung vom Feind.

In den bisherigen Gefechtsabschnitten waren wir glückhaft von Triumph zu Triumph geschritten. Wir hatten die Seeschlacht in ihrer ganzen wilden Schönheit kennen gelernt. Nun sollten uns auch ihre Schrecken nicht erspart bleiben!

Während der Gefechtspause hatte ich mich, ohne mein umgeschnalltes Kopftelephon abzulegen, auf der Kommandobrücke aufgehalten. „Wo steht der Feind?“ rief ich, als ich wieder an meinem Sehrohr stand. „Backbord querab mehrere kleine Kreuzer!“ wurde mir gemeldet. Um die schwere Artillerie für wichtigere Ziele aufzusparen, befahl ich Kapitänleutnant Haußer, die kleinen Kreuzer mit den 15 cm-Geschützen unter Feuer zu nehmen. Er eröffnete das Feuer auf 70 Hundert. Ich suchte mittlerweile den Horizont ab. Da sich keine anderen Schiffe zeigten, eröffnete ich mit der schweren Artillerie ebenfalls das Feuer auf einen der mir als kleinen Kreuzer gemeldeten Schiffe. Die feindlichen Schiffe standen wieder mal an der Grenze der Sichtigkeit. Jetzt feuerten sie lebhaft, und da beobachtete ich, daß das Schiff, das ich aufs Korn genommen hatte, Vollsalven aus vier Doppeltürmen feuerte! Die Umrisse unseres Gegners

wurden einen Augenblick klarer, und ich erkannte einwandfrei, daß uns große Schiffe gegenüberstanden! Großkampfschiffe der allergrößten Sorte mit 38 cm-Geschützen! Wo man hinsah, blitzte es jetzt auf.

Der Flottenchef hatte mittlerweile die Gefahr erkannt, die unserer Flotte drohte. Die Spitze unserer Flotte war halbkreisförmig von der feindlichen Flotte umgeben. Wir befanden uns tatsächlich im absoluten „Wurstkessel"! Zur Befreiung aus dieser taktisch ungünstigsten Stellung gab es nur ein Mittel: Herumwerfen der Linie, also Kehrtmachen der ganzen Flotte auf Gegenkurs. Erst mal raus aus der gefährlichen Umklammerung! Aber dieses Manöver mußte unbemerkt und ungestört ausgeführt werden. Die Schlachtkreuzer und die Torpedoboote mußten die Bewegung der Flotte decken! Der Flottenchef gab um etwa 9 Uhr 12 Minuten an die Flotte das Signal für die Kehrtwendung auf Gegenkurs und fast gleichzeitig an die Schlachtkreuzer und Torpedoboote den historischen Funkspruch: „Ran an den Feind!" Der Signalgast las um 9 Uhr 13 Minuten in unserem Kommandostand den Funkspruch vor, und zwar fügte er die Erklärung hinzu, die im Signalbuch hinter dem Signal stand: „Den Feind rammen! Die befohlenen Schiffe sich rücksichtslos einsetzen!" Ohne mit der Wimper zu zucken, befahl der Kommandant: „Äußerste Kraft voraus! Kurs Süd-Ost!" Wir steuerten, gefolgt von „Seydlitz", „Moltke" und „von der Tann" zuerst auf Süd-Ost-, dann von 9 Uhr 15 Minuten ab auf Süd-Kurs direkt auf die Spitze der feindlichen Linie zu. Und nun ging besonders auf „Derfflinger" als Spitzenschiff ein Höllenfeuer los. Mehrere Schiffe schossen gleichzeitig auf uns. Ich wählte mir ein Ziel und schoß ebenfalls so schnell wie möglich. Erst betrugen die Entfernungen, die mein getreuer Listenführer in der Zentrale buchte, 120 Hundert, dann sanken sie bis auf 80 Hundert. Und immer noch ging es mit äußerster Kraft hinein in den Hexenkessel, in dem wir dem Gegner ein prächtiges Ziel boten, während unsere Gegner noch immer

recht schlecht zu erkennen waren. Korvettenkapitän Scheibe schildert in seiner Beschreibung der Seeschlacht diese „Attacke" folgendermaßen: „Die Schlachtkreuzer, die während der Umschiffung des Admirals Hipper vorübergehend vom Kommandanten des ‚Derfflinger' geführt wurden, werfen sich jetzt mit rücksichtslosem Einsatz, höchste Fahrt laufend, zum Heranbringen der Torpedoboote auf die feindliche Linie. Ein dichter Geschoßhagel überschüttet sie auf ihrem ganzen Wege vorwärts."

Salve auf Salve schlug in unserer unmittelbaren Nähe ein, und Treffer auf Treffer traf unser Schiff. Es waren aufregendste Minuten. Mit Oberleutnant v. Stosch hatte ich keine Verbindung mehr, die Telephon- und Sprachrohrleitungen zum Vormars waren durchschossen. So war ich beim Schießen nur auf meine eigenen Beobachtungen der Aufschläge angewiesen. Noch hatte ich bisher mit allen vier schweren Türmen geschossen, da ereignete sich um 9 Uhr 13 Minuten eine schwere Katastrophe. Ein 38 cm-Geschoß durchschlug den Turmpanzer von Turm „Cäsar" und explodierte im Innern des Turmes. Dem tapferen Turmkommandeur, Oberleutnant zur See v. Boltenstern, wurden beide Beine abgerissen, und mit ihm wurden fast sämtliche Geschütz-Bedienungsmannschaften getötet. Durch Sprengstücke wurde im Turm eine Haupt- und eine Nebenkartusche entzündet. Der Feuerstrahl der entzündeten Kartuschen schlug in die Umladekammer, wo er zwei Haupt- und zwei Nebenkartuschen auf jeder Seite entzündete, und von da in die Kartuschkammer, wo ebenfalls zwei Hauptkartuschen und zwei Nebenkartuschen verbrannten. Die Kartuschen brannten mit großen Stichflammen ab, die haushoch aus dem Turm in die Höhe schlugen, — aber sie brannten nur, sie explodierten nicht, wie es die Kartuschen bei unserem Gegner getan hatten! Das war die Rettung für unser Schiff! Aber trotzdem war die Wirkung des Abbrennens der Kartuschen katastrophal! Die ungeheuren Stichflammen töteten alles, was

in ihren Bereich kam. Von den 78 Mann der Turmbesatzung gelang es nur fünf Mann, sich durch das für das Auswerfen von Kartuschhülsen vorgesehene Loch zu retten, zum Teil schwer verwundet. Die übrigen 73 Mann starben gleichzeitig, mitten in fieberhafter Kampfestätigkeit, den Heldentod, in treuster Pflichterfüllung die Befehle ihres Turmkommandeurs ausführend.

Wenige Augenblicke nach dieser Katastrophe erfolgte eine zweite. Ein 38 cm-Geschoß schlug auf die Turmdecke des Turmes „Dora", durchschlug die Turmdecke und explodierte auch hier im Innern des Turmes. Und wieder geschah das Entsetzliche: bis auf einen einzigen Mann, der bei der Explosion durch den Luftdruck durch ein Einsteigeloch aus dem Turm geschleudert wurde, fand die gesamte Turmmannschaft einschließlich aller Munitionskammerleute in Stärke von 80 Mann den gleichzeitigen Tod. Unter Führung des tapferen Turmführers, des Stückmeisters Arndt, hatte die Besatzung des Turmes „Dora" bis zur letzten Sekunde heldenmütig gekämpft. Auch hier hatte die Stichflamme bis in die tiefgelegene Kartuschkammer hinunter alle Vorkartuschen entzündet, die sich nicht mehr in dem schützenden Packgefäß befanden, sowie einige Hauptkartuschen. Nun schlugen aus beiden achteren Türmen haushohe Flammen gen Himmel mit gelben Rauchmassen vermischt, zwei schauerliche Grabfackeln.

Um 9 Uhr 15 Minuten bekam ich Meldung aus der Artilleriezentrale: „Gasgefahr in der Artilleriezentrale der schweren Artillerie. Zentrale muß verlassen werden!" Ich erschrak etwas. Das mußte ja bös aussehen im Schiff, wenn die giftigen Gase schon in die Artilleriezentrale, die so vorzüglich abgeschlossen war, eindrangen! Ich befahl: „Schaltung vorderer Stand!" und stellte gleich darauf fest, daß die Artillerieapparate tatsächlich vorm Verlassen der Zentrale noch auf den vorderen Stand geschaltet waren. Ich konnte nunmehr die Artillerie so leiten, daß ich meine Befehle durch einen Sprachschlauch

einem Befehlsübermittler, der unter dem durchlöcherten Blech saß, auf dem ich stand, zurief. Dieser gab die Befehle durch seine Artillerietelephone und -telegraphen unmittelbar an die Geschütztürme weiter. Dadurch erhöhte sich zwar der Stimmenlärm im Artilleriestand, aber es bestand doch immerhin eine Möglichkeit, die Artillerie zu leiten. Es prasselte jetzt Treffer auf Treffer ins Schiff! Der Feind war ausgezeichnet eingeschossen. Mir krampfte das Herz zusammen, wenn ich an die Ereignisse dachte, die sich jetzt im Innern des Schiffes abspielen mußten! Uns im gepanzerten Stand war's ja bisher immer noch sehr gut gegangen. .... Meine Gedanken wurden jäh unterbrochen. Plötzlich war es uns wie Weltenuntergang. Ein ungeheures Rauschen, eine gewaltige Detonation, und dann ward es Nacht um uns, wir spürten einen ungeheuren Schlag, der ganze Kommandoturm wurde wie von Riesenfäusten gepackt, in die Höhe geworfen und federte dann zitternd wieder in seine alte Stellung zurück. Ein schweres Geschoß hatte den Artilleriestand getroffen, etwa 50 cm von mir entfernt. Das Geschoß detonierte, konnte aber den dicken Panzer nicht durchschlagen, weil es in ungünstigem Winkel aufgeschlagen war. Doch hatte es gewaltige Stücke aus dem Panzer herausgebrochen. Giftig grün-gelbe Gase schlugen durch die Sehschlitze in unseren Stand. Ich rufe: „Gasmasken runter!" und sofort zieht sich jeder seine Gasmaske über das Gesicht. Ich leite das Feuer mit aufgesetzter Gasmaske weiter, wenn es mir auch schwer wird mich verständlich zu machen. Doch verziehen sich die Gase bald, vorsichtig nehmen wir die Masken wieder ab. Wir vergewissern uns, daß die artilleristischen Apparate in Ordnung sind. Nichts ist zerstört! Selbst die Feinmechanismen der Richtungsweiseranlage sind merkwürdigerweise dank ihrer federnden Anbringung noch in Ordnung. Einige Sprengstücke waren durch Sehschlitze in den vorderen Kommandostand geflogen und hatten dort einige Leute, unter anderen den Navigationsoffizier, verwundet. Durch den ungeheuren Stoß war die



„Derfflinger“ wird von vier Torpedobooten gegen U-Bootsangriffe gesichert (Fliegeraufnahme).



„Derfflinger“ feuert in höchster Fahrt eine Salve der schweren Artillerie (Fliegeraufnahme).



Vollsalve des „Derfflinger"
aus allen acht 30,5 cm-Geschützen gleichzeitig.



Auf hoher See.

schwere Panzertür des Kommandostandes aufgesprungen und stand sperrangelweit offen. Vergeblich versuchten zwei Mann sie wieder zuzukurbeln, es war ganz unmöglich, so fest klemmte sie. Da kam eine unerwartete Hilfe. Wieder hörten wir ein ungeheuerliches Sausen und Krachen, und mit dem Donner eines einschlagenden Blitzes explodiert eine 38 cm-Granate unter der Kommandobrücke. Ganze Decksplatten fliegen durch die Luft, ein ungeheurer Luftdruck wirft alles, was nicht niet- und nagelfest ist, über Bord. So verschwindet z. B. das Kartenhaus mit allen Karten und Apparaten und — last but not least — mit meinem schönen Mantel, den ich ins Kartenhaus hatte hängen lassen, für immer von der Bildfläche. Und etwas Erstaunliches geschieht dabei: durch den ungeheuren Stoß des krepierenden 38 cm-Geschosses wird die Panzertür des Artilleriestandes wieder zugeworfen! Ein höflicher Mann, der Engländer! Hatte er uns die Tür geöffnet, so hatte er sie uns nun auch wieder zugemacht. Ob das ganz beabsichtigt war? Auf jeden Fall waren wir sehr froh darüber.

Ich suchte mit meinem Sehrohr wieder nach dem Gegner. Immerzu schlugen die Salven bei uns ein, wir aber konnten fast nichts vom Feinde, der uns im großen Halbkreise umgab, sehen. Das einzige, was gut zu sehen war, waren die riesigen, rotgoldenen Flammen des Mündungsfeuers. Von den Schiffsrümpfen sah man nur selten etwas. Ich ließ die Entfernung von den Mündungsfeuern messen. Das war die einzige Möglichkeit, die Entfernung vom Feinde festzustellen. Und ohne große Hoffnung darauf, dem Gegner viel Abbruch zu tun, ließ ich von den beiden vorderen Türmen Salve auf Salve feuern. Ich fühlte, wie unser Schießen die Nerven unserer Besatzung beruhigte. Hätten wir jetzt nicht geschossen, der ganzen Besatzung des Schiffes hätte sich in diesen Momenten eine große Hoffnungslosigkeit bemächtigt, denn jedermann merkte: nur noch wenige Minuten so weiter, dann sind wir verloren. Solange wir aber noch schossen, konnte es noch nicht ganz schlecht mit uns stehen. Auch die Mittelartillerie

schoß, aber von den sechs Geschützen der Seite waren nur noch zwei brauchbar. Das Rohr des vierten Geschützes war infolge eines Rohrkrepierers auseinander geborsten, und das dritte Geschütz war völlig zerschossen. Die beiden noch intakten 15 cm-Geschütze schossen aber lebhaft mit.

Leider versagte jetzt im Turm „Bertha“ die Richtungsweiseranlage. Nun hatte ich bloß noch einen einzigen Turm, den ich mittels meines Sehrohres auf den Gegner richten konnte! Dem Turm „Bertha“ wurde aus der Artilleriezentrale nach dem Kontrollapparat dauernd die Richtung meines Sehrohres zugerufen, das war ein gewisser Anhalt für den Turmkommandeur, genügte aber natürlich nicht bei dem in dauernder Bewegung befindlichen Schiffe. Und mit dem Turmfernrohr war der Feind vom Turmkommandeur auf die Dauer nicht festzustellen. Man sah ja eigentlich nur die feurigen, leckenden Augen, die das uns gegenüberstehende Ungeheuer gelegentlich öffnete — nämlich wenn es eine Salve schoß. Ich schoß jetzt immer auf ein Schiff, das abwechselnd Doppelschüsse aus je zwei Türmen feuerte. Wie zwei feurige, breite Augen sah dann das Mündungsfeuer aus. Und plötzlich schoß mir durch den Kopf, wo ich so etwas bereits einmal gesehen hatte: Sascha Schneiders Bild „Das Gefühl der Abhängigkeit“ hatte in mir ähnliche Gefühle erweckt, wie ich sie jetzt empfand. Es stellt ein schwarzes Ungeheuer mit verschwommenen Umrissen dar, schläfrig seine feurigen Augen ab und zu auf einen gefesselten Menschen richtend, bereit zur tödlichen Umarmung. Nicht viel anders kam mir unser Zustand jetzt vor. Doch der Kampf mit dem Ungeheuer mußte ausgekämpft werden! Der Turm „Anna“ unter der Führung des braven Stückmeisters Weber — den Turmkommandeur hatte ich als Ersatz für den abkommandierten vierten Artillerieoffizier in den hinteren Stand geschickt — schoß unentwegt weiter, und ebenfalls die wackere „Schülzburg“, letztere allerdings häufig auf ein anderes als das befohlene Ziel. Ohne Richtungsweiser war es eben unmöglich,

beide Türme stets auf dasselbe Mündungsfeuer des Gegners schießen zu lassen.

Um 9 Uhr 18 Minuten empfingen wir den funkentelegraphischen Befehl vom Flottenchef: „Auf die feindliche Spitze manövrieren!" Das hieß, wir sollten nicht mehr in den Gegner hineinlaufen, sondern wir sollten ein laufendes Gefecht mit den feindlichen Spitzenschiffen führen. Wir drehten daraufhin auf West-zu-Süd ab. Unglücklicherweise stand nunmehr der Gegner so weit achterlich, daß ich ihn im vorderen Stand nicht mehr sehen konnte. Nun hätte die Leitung auf den achteren Stand übergehen müssen. Aber die dafür notwendige Schaltung konnte nur in der Zentrale ausgeführt werden. Die aber war ja zur Zeit nicht verwendungsfähig. So bestand denn tatsächlich augenblicklich keine Möglichkeit, die beiden vorderen Türme, denn um die allein handelte es sich ja nur noch, zu leiten! Ich befahl: „Türme selbständig!" Und eine Zeitlang feuerten nun die beiden Türme unter Leitung ihrer Turmkommandeure selbständig. Ich beobachtete, daß Turm „Bertha" das hart achteraus stehende Ziel schnell erfaßte und lebhaft feuerte. Auch Turm „Anna" griff bald ins Feuer ein. Eine Zeitlang stand der Gegner genau hinter uns, so daß ihn die vorderen Türme nicht mehr bekommen konnten, da ihr Bestreichungswinkel nur bis 220° reichte. Da konnten wir uns überhaupt nicht mehr wehren! Beim Abdrehen feuerte der Torpedooffizier auf 80 hm einen Torpedo. Gleichzeitig griffen unsere Torpedoboote, die bisher hinter uns gestanden hatten, an. Mehrere Flottillen brachen gleichzeitig zum Angriff vor. Ein dichter Qualm legte sich zwischen uns und die feindlichen „Ungeheuer". Ein wildes Schlachtengetümmel bot sich wieder einmal unseren Augen. Schwer war es, Feind und Freund auseinanderzuhalten. Immer neue Torpedoboote stießen in den Qualm hinein, verschwanden darin, kamen für kurze Augenblicke wieder zum Vorschein. Andere Boote kamen bereits wieder zurück, sie hatten ihre Torpedos bereits

geschossen. Die Flottillen sammelten sich bei uns nach dem Angriff und griffen dann noch ein zweites Mal an. Der Feind entschwand jetzt unseren Blicken und die feindlichen Aufschläge hörten auf. Wir atmeten erleichtert auf! Das feindliche Feuer donnerte und grollte zwar nach wie vor, aber wir waren für den Gegner keine Zielscheibe mehr. Da um 9 Uhr 15 Minuten mein Listenführer die Artilleriezentrale mit hatte räumen müssen, ist leider von dieser Zeit ab für diesen Gefechtsabschnitt keine Liste geführt worden.

Aus der Artilleriezentrale ist um 9 Uhr 23 Minuten gemeldet worden: „Artilleriezentrale ist wieder besetzt!" Ich erfuhr später, daß die Gasverseuchung dadurch entstanden war, daß dicke gelbe Gasschwaden aus den Sprachrohren vom Turm „Cäsar" in die Zentrale getreten waren. Im Eifer des Gefechtes hatte sie niemand gleich bemerkt. Plötzlich war die ganze Zentrale damit angefüllt! Alles reißt die Gasmasken herunter. Der Befehlsübermittlungs-Offizier, Leutnant zur See Hoch, kommandiert noch „Artillerieapparate auf vorderen Stand schalten!" und dann läßt er die Zentrale räumen. Gleich darauf begibt sich der tapfere Mechaniker Schöning, mit sorgfältig angelegter Gasmaske, wieder in die Zentrale. Er tastet sich durch die giftigen Gasmassen, die den Raum vollständig erfüllen, zu den Sprachrohren und schließt sie mit Holzpfropfen. Mittlerweile wird die elektrische Ventilation angestellt, und nach wenigen Minuten wird es lichter in der Zentrale, die Gase werden abgesaugt, und die Befehlsübermittler begeben sich wieder auf ihre Stationen.

Eine Gefechtspause war dringend erforderlich! Um 9 Uhr 37 Minuten konnte, da kein feindliches Schiff mehr in Sicht war, Gefechtspause befohlen werden. Alle Geschützmannschaften mußten an Deck zum Feuerlöschen. Der vordere Kommandostand war ganz in Flammen und Rauch gehüllt, die 15 cm-Geschützmannschaften wurden zum Löschen befohlen. Der Geschützkampf ruhte, aber im Schiff wurde

ein hartnäckiger Kampf gegen Wasser und Feuer geführt. Obwohl aus dem Schiff nach Möglichkeit alles Brennbare entfernt worden war, so fand das Feuer doch immer Nahrung, besonders im Linoleum, den Holzdecks, Kleidungsstücken und in der Ölfarbe. Gegen 10 Uhr waren wir der feindlichen Elemente in der Hauptsache Herr geworden, nur an einzelnen Stellen noch schwelte der Brand. Die Türme „Cäsar" und „Dora" qualmten noch etwas, dicke gelbe Gase strömten noch gelegentlich heraus, aber auch dies hörte allmählich auf, nachdem die Munitionskammern geflutet waren. Nie hätte jemand von uns geglaubt, daß ein Schiff so viele schwere Treffer aushalten könne! Etwa zwanzig 38 cm-Treffer stellten wir nach der Schlacht fest, und etwa ebensoviel schwere Treffer von geringerem Kaliber. Die Widerstandsfähigkeit unserer Schiffe in Verbindung mit ihrer gewaltigen Waffenwirkung hat den Erbauern unserer Flotte, besonders dem genialen Großadmiral v. Tirpitz, ein glänzendes Zeugnis ausgestellt.

„Lützow" war nicht mehr zu sehen. Um 9 Uhr 20 Minuten war im hinteren Stand aufgeschrieben worden: „Ziel verdeckt durch dicken Qualm von ‚Lützow'." Dann war das brennende Schiff in der immer mehr zunehmenden Unsichtigkeit verschwunden.

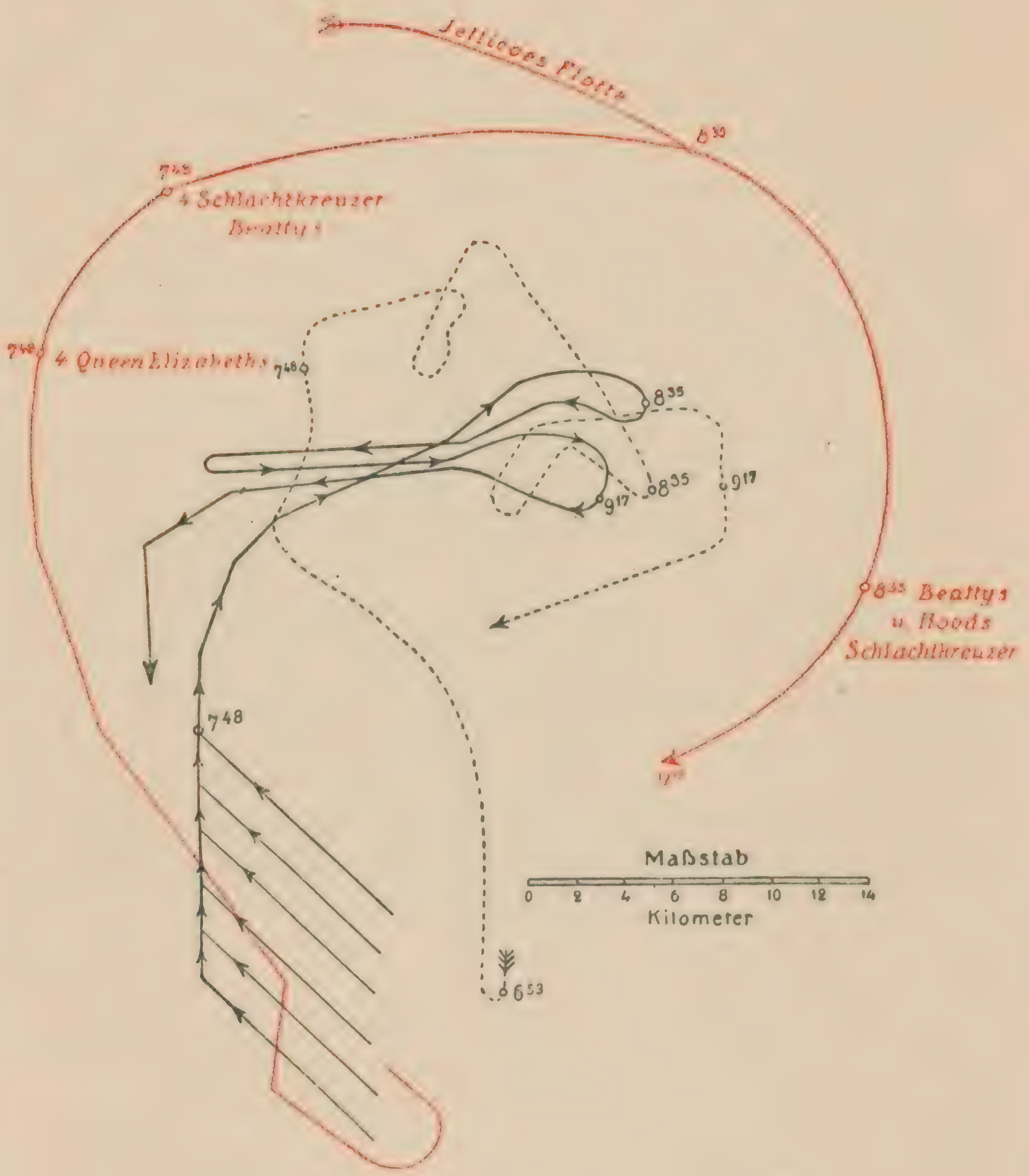
Aber unsere Kampfgenossen „Seydlitz", „Moltke" und „von der Tann" waren noch bei uns. Auch sie waren bös zugerichtet! Vor allem der „Seydlitz" hätte man übel mitgespielt. Auch hier schlugen haushohe Flammen aus einem Geschützturm. Auf allen Schiffen brannte es. Der Bug der „Seydlitz" lag tief im Wasser. Admiral Hipper hatte, als er mit seinem Torpedoboot längsseit der „Seydlitz" lag, erfahren, daß sie keine F-T-Einrichtung mehr besäße, und daß bereits mehrere tausend Tonnen Wasser im Schiff seien. Da wollte er auf die „Moltke" übersteigen, die von Kapitän zur See v. Karpf, dem früheren Kommandanten der „Hohenzollern", geführt wurde. Aber als er übersteigen wollte,

bekam das Schiff gerade ein solches Höllenfeuer, daß der Kommandant mit der Fahrt nicht heruntergehen konnte. Auch auf „Derfflinger" wurde von Admiral Hipper angefragt, welche Gefechtsstörungen wir hätten. Als gemeldet wurde: „Es feuern nur noch zwei 30,5 cm und zwei 15 cm der Backbordseite. 3400 Tonnen Wasser im Schiff, alle Signalmittel bis auf F-T-Empfang zerstört", hat er darauf verzichtet, zu uns überzusteigen. Er stieg auf „Moltke", sobald die Gefechtslage es gestattete. Doch hat während des ganzen vierten Gefechtsabschnittes der Kommandant des „Derfflinger" die Schlachtkreuzer geführt. Der Name des Kapitäns zur See Hartog ist mit der Todesfahrt der Schlachtkreuzer vorm Skagerrak für alle Zeiten unlöslich verbunden.

Auf allen unseren Schlachtkreuzern waren eine große Menge tapferer Männer dahingerafft worden. Hunderte hatten den Heldentod in diesem stolzen Angriffe erlitten. Aber unsere Aufgabe, gemeinsam mit den Torpedobootsflottillen das Rückzugsmanöver der Flotte zu decken, war glänzend erfüllt worden. Admiral Scheer konnte die Flotte völlig unverletzt der drohenden Umklammerung entziehen.

Aus Skizze II geht der Weg hervor, den die Flotte zurückgelegt hat. Hieraus kann man ersehen, daß die Flotte bis 7 Uhr 48 Minuten in Staffelformation nordwestlichen Kurs und dann bis 8 Uhr 35 Minuten in Kiellinie nordöstlichen Kurs gesteuert hat. Um 8 Uhr 35 Minuten hat die Flotte bereits einmal auf westlichen Kurs gewendet, wendete dann aber, um die brennende, dauernd unter schwerstem Feuer liegende „Wiesbaden" nicht im Stich zu lassen, wieder auf östlichen Kurs zurück und beendete dann um 9 Uhr 17 Minuten die um 9 Uhr 12 Minuten befohlene Kehrtwendung auf westlichen Kurs und entzog sich damit unter dem Schutze der Schlachtkreuzer und Torpedobootsflottillen der halbkreisförmigen Umklammerung. In den Kampf eingegriffen haben die vordersten Schiffe, die Schiffe des dritten Geschwaders, als sie nach 7 Uhr 48 Minuten mit den Schiffen der „Queen

Skizze II



——— Weg der deutschen Linienschiffe.

······· Ungefährer Weg der deutschen Schlachtkreuzer.

——— Weg der englischen Schlachtkreuzer und Linienschiffe.

Elizabeth"-Klasse ins Gefecht kamen. Und dann wieder, als sie auf den um 8 Uhr 35 Minuten und um 9 Uhr 17 Minuten endenden Vorstößen auf östlichem Kurs in den Feuerbereich der halbkreisförmig vor ihnen stehenden englischen Flotte kamen. Das in der Mitte der Linie stehende erste Geschwader ist während der Tagschlacht überhaupt nicht zum Feuern gekommen, es hat dafür die Hauptlast des Nachtkampfes zu tragen gehabt. Das zweite Geschwader war infolge seiner geringeren Geschwindigkeit um mehrere Seemeilen zurückgeblieben. Durch Zufall ist es in der letzten Gefechtsphase noch ins Gefecht gekommen, wovon ich später noch zu erzählen haben werde. Infolge der taktisch richtigen Aufstellung und Führung unserer Flotte sind in den Hauptkämpfen die englischen Schiffe stets nur auf unsere modernsten und kampfkräftigsten Schiffe gestoßen. Nur so konnte es geschehen, daß wir während der eigentlichen Schlacht kein Schlachtschiff restlos verloren — die schwerhavarierte „Lützow" ist am Tage nach der Schlacht von der gesamten Besatzung verlassen und dann von uns selbst torpediert worden —, während die Engländer drei ihrer besten Schiffe einbüßten. Diese Tatsache ist ein glänzender Beweis für die vollendete taktische Geschicklichkeit des Admirals Scheer und seines genialen Chefs des Stabes, des Konteradmirals v. Trotha.

Zehntes Kapitel.

Der fünfte Gefechtsabschnitt der Skagerrak-Schlacht (von 9 Uhr 37 Minuten bis 10 Uhr 35 Minuten) und die Nacht zum 1. Juni. Letztes Feuergefecht. Die Nachtgefechte. Untergang der „Pommern".

Den gewaltigen Aufregungen unserer Fahrt „Ran an den Feind" folgte eine Gefechtspause, die bis 10 Uhr 22 Minuten dauerte. Auf „Derfflinger" trafen wir in dieser Zeit die Vorbereitungen für die Nacht. Fast alle Scheinwerfer waren zerstört worden. An Steuerbordseite hatten wir noch einen, an Backbordseite zwei. „Heinzelmännchen" und seine Gehilfen hatten alle Hände voll zu tun, um allen Wünschen, die an sie herantraten, nur einigermaßen gerecht zu werden. Ich blieb auf der Kommandobrücke, in steter Erwartung, wieder auf den Feind zu stoßen. An jedem Sehrohr stand ein Mann, der den Horizont absuchte, alle Ferngläser waren in Tätigkeit.

Gegen 10 Uhr sichteten wir unser erstes Geschwader auf südlichem Kurse. Unser Kommandant, der zu dieser Zeit noch die Führung der Schlachtkreuzer hatte, führte unseren Verband auf die Spitze unseres Gros zu, um sich vorzusetzen. Ohne Signal folgten die übrigen Schlachtkreuzer dem „Derfflinger". Als wir diese Bewegung ausführten, bekamen wir und das erste Geschwader plötzlich schweres Feuer aus Südosten. Es war schon dämmerig geworden. Die Diesigkeit hatte eher zu- als abgenommen. „Klar Schiff zum Gefecht!" raste es wieder durch alle Räume, und nach wenigen

Sekunden bereits hatte ich Turm „Anna" auf das Ziel gebracht, und es wurde ein Schuß gefeuert. Turm „Bertha" war bei der herrschenden Diesigkeit nicht mehr auf das Ziel zu bringen. Ich feuerte nun mit Turm „Anna", so schnell es ging. Aber auch da entstand eine Pause. Ein schwerer Treffer streifte Turm „Anna" und verbog eine Dichtungsschiene des Schwenkkranzes, so daß der Turm klemmte. Unsere letzte Waffe drohte unserer Hand zu entfallen!

Da lief kurz entschlossen der Stückmeister Weber aus dem Turm und entfernte mit Hilfe einiger Unteroffiziere und Geschützmannschaften mit Äxten und Beilen die verbogene Dichtungsschiene und machte dadurch den Turm wieder gefechtsklar. So konnte doch wenigstens ab und zu ein Schuß gefeuert werden. Ich schoß fast nur noch nach geschätzter Entfernung. Ganz selten gelang es einmal dem Bg-Messer, den Abstand von einem aufleuchtenden Mündungsfeuer zu messen. Ich schoß mit Entfernungen von 80 Hundert, 60 Hundert, 100 Hundert und ähnlichem. Eine Beobachtung der Aufschläge war unmöglich. Es war wieder einmal eine äußerst ungemütliche Situation. Da kam Hilfe von einer Seite, die wir am wenigsten erwartet hatten. Unser zweites Geschwader, die alten Schiffe der „Deutschland"-Klasse, hatten nach der Kehrtwendung der Flotte auf südlichen Kurs an der Spitze der Flotte gestanden. Jetzt hielt Admiral Scheer den Augenblick für geeignet, die Flotte so zu rangieren, wie es für den Marsch nach Süden taktisch richtig war. Das zweite Geschwader bekam infolgedessen Befehl, sich hinter die beiden modernen Geschwader zu setzen. Diesen Befehl führte der Geschwaderchef des zweiten Geschwaders jetzt gerade aus, indem er sein Geschwader östlich von der übrigen Flotte und auch von uns vorbeiführte. Damit kam er zwischen uns und den uns hart bedrängenden Feind. Der sah plötzlich sieben große Schiffe mit hoher Fahrt auf sich zustoßen. Gleichzeitig griffen wieder einmal unsere unermüdlichen Torpedoboote an. Das war ihm zuviel: Der Gegner drehte ab, verschwand in der

Dämmerung. Auf Nimmerwiedersehen! Uns aber erfüllte eine große Freude, als wir so plötzlich entlastet wurden. Ich sah all die guten Freunde meines ehemaligen Geschwaders ankommen, die brave „Hessen", auf der ich fünf Jahre gewesen war, die „Pommern", die „Schleswig-Holstein" und andere. Alle feuerten lebhaft und bekamen auch heftiges Feuer. Aber das dauerte nur kurze Zeit, dann hatte der Gegner genug. Wenn er geahnt hätte, was für Schiffe da ankamen, ich glaube, er hätte nicht kehrt gemacht! Waren es doch die berühmten deutschen „five-minutes-ships", auf deren Erledigung der Engländer nicht mehr als fünf Minuten verwenden wollte. Jetzt wich er ihnen aber tapfer aus!

Um 10 Uhr 31 Minuten abends hat mein getreuer Chronist den letzten von „Derfflinger" gefeuerten Schuß der schweren Artillerie bei einer Seitenstellung von 244° und einer Entfernung von 75 Hundert gebucht.

Der lange nordische Tag ging zu Ende. Die kurze Nacht, die nur von 11 Uhr bis 2 Uhr dauerte, begann.

Für die Nacht bekamen die Schlachtkreuzer den Befehl „An die Linie anhängen". Wir hatten also die ehrenvolle Aufgabe, der Flotte auf ihrem Marsche nach Süden den Rücken zu decken. Ich weiß nicht, wo „Seydlitz" und „Moltke" in dieser Nacht gestanden haben. „Seydlitz" hatte bereits schwer zu kämpfen, um das schwerhavarierte Schiff über Wasser zu halten. Nur unter größten Anstrengungen ist es der Besatzung des Schiffes unter seinem tatkräftigen Kommandanten, dem Kapitän zur See v. Egidy, und seinem ausgezeichneten ersten Offizier, dem Korvettenkapitän v. Alvensleben, gelungen, das Schiff zwei Tage nach der Schlacht nach Wilhelmshaven einzubringen.

Am Ende der Linie versammelten sich in dieser Nacht nur „Derfflinger" und „von der Tann". Für eine sehr geeignete Rückendeckung hielten wir uns allerdings selbst nicht mehr! Unsere Steuerbordseite war unsere schöne Seite. Da waren noch alle sechs 15 cm-Geschütze intakt. Aber ein

einziger Scheinwerfer war etwas wenig. An Backbord waren nur noch zwei 15 cm-Geschütze feuerbereit. Also mußten wir die englischen Torpedoboote dringend ersuchen, möglichst nur an Steuerbord anzugreifen. Da konnte für kalte Abwaschung gesorgt werden!

Da der Himmel bedeckt war, wurde es schließlich doch noch eine dunkle Nacht. Wir Offiziere hatten jetzt den Kommandoturm verlassen und hielten uns auf der Kommandobrücke auf. Der Kommandant kam heraus. Er schüttelte mir herzlich die Hand, sagte: „Das haben Sie gut gemacht!" Diese Worte waren mir mehr wert, als jede Anerkennung, die ich später noch gefunden habe. Als es anfing kühl zu werden, ließ er eine Flasche Portwein kommen, die Gläser wurden gefüllt, und wir Offiziere stießen auf den heutigen Tag an. Ich schickte meinen Burschen unter Deck in meine Kammer, er sollte nachsehen, wie es da aussähe und mir einen anderen Mantel holen. Hänel kam mit dem Mantel zurück und meldete freudestrahlend: „Herrn Kapitäns Kammer ist die einzige heile. Alle anderen Kammern sind völlig zerstört!" Ich mußte bei seinem freudestrahlenden Gesicht an den Spruch denken:

„O heiliger Florian,
Beschütz' mein Haus, zünd' andre an!"

Da wir als vorletztes Schiff der langen Linie fuhren, war anzunehmen, daß wir von Torpedobootsangriffen, die fast immer von vorn angesetzt werden, verschont bleiben würden. Tatsächlich hat während der ganzen Nacht nur ein englischer Zerstörer den Weg bis zu uns gefunden. Alle übrigen Zerstörer wurden bereits von den vor uns stehenden Schiffen abgeschossen oder abgedrängt. Über diese Nachtgefechte kann ich wenig berichten, da wir ziemlich weit abstanden. Es wurde eigentlich die ganze Nacht hindurch fortgesetzt geschossen. Man muß gestehen: Die englischen Torpedoboote haben mit

bewunderungswürdigem Schneid immer und immer wieder angegriffen. Und haben doch so gut wie nichts erreicht! Das einzige deutsche Schiff, das während der eigentlichen Nacht versenkt wurde, ist der kleine Kreuzer „Frauenlob“ gewesen. Und den haben nicht Torpedoboote versenkt, sondern ein englischer Kreuzer hat ihn mit Artillerie niedergekämpft und ihm dann auch noch einen Torpedo in die Seite gejagt. Erst in der Morgendämmerung ist den englischen Torpedobooten ein Erfolg beschieden gewesen: Auf große Entfernung ist es einem englischen Zerstörer gelungen, die „Pommern“ mit einem Torpedo zu treffen und zu vernichten.

Von unserer Stellung aus konnten wir uns die Gefechte, die sich zum Teil sehr weit von uns abspielten, in aller Ruhe betrachten. Scheinwerfer blitzten auf, beleuchteten mit höchster Fahrt anlaufende Torpedoboote. Die Schiffe und die Torpedoboote schossen mit Artillerie, haushohe Wassersäulen wurden beleuchtet, dicke Rauchwolken zogen an den Schiffen und Booten vorbei. Einzelheiten entgingen uns. Aber das Ergebnis der Kämpfe wurde uns doch klar, als jetzt ein brennendes, rotglühendes Fahrzeug nach dem anderen an uns vorbeitrieb. Ich mußte an die lebendigen Fackeln denken, die die Römer bei ihren Grausamkeitsorgien hatten brennend herumlaufen lassen. Alle Eisenteile waren rotglühend, die Boote sahen aus, wie eine besonders feine, rotgoldene Filigranarbeit. Daß sich das Feuer so schnell über die englischen Boote verbreitete, hatte seinen Grund darin, daß sie nur Ölfeuerung besaßen. Das in Brand geschossene Öl verbreitete sich in den stark schlingernden Booten schnell über alle Teile der Boote. Es mögen wohl zehn Boote und Schiffe gewesen sein, die so an uns vorübertrieben. Wir betrachteten sie mit gemischten Gefühlen. Denn ganz sicher waren wir uns doch nicht, ob nicht auch deutsche Boote dabei waren! Tatsächlich ist aber in dieser Nacht kein deutsches Boot abgeschossen worden. Unsere Boote waren auf der Streife zum Suchen der feindlichen Flotte. Merkwürdig und äußerst

bedauerlich ist es, daß unsere Boote die ganze Nacht nach der großen englischen Flotte gesucht und sie nicht gefunden haben, obwohl doch ihr Abgangspunkt genau bekannt war.

Als das Schießen vorn etwas ruhiger geworden war, hörte ich, neben dem Kommandanten stehend, das Geräusch eines mit hoher Fahrt anlaufenden Turbinentorpedobootes. An Steuerbordseite. Und bald tauchte auch ein schwarzer Gegenstand etwa vier Strich an Steuerbord auf. Sollten wir unseren einzigen Scheinwerfer leuchten lassen und uns damit verraten? Oder lieber abwarten, bis der Zerstörer uns beleuchtete, um zur Abgabe seines Schusses unsere Lage festzustellen? Ich schlug dem Kommandanten rasch vor, nicht leuchten zu lassen. Er war einverstanden, und der Zerstörer sauste an uns vorüber. Er war ganz nahe, nur 3 bis 400 m ab, aber er leuchtete nicht, schoß auch weder mit Artillerie noch mit Torpedo. Unser Hintermann, die „von der Tann", machte es genau so wie wir. Auch dort hatte man, erzählte mir später der Artillerieoffizier, gefürchtet, durch das Beleuchten mit den Scheinwerfern sich die ganze Meute von Torpedobooten auf den Hals zu locken. Ob man uns auf dem englischen Zerstörer nicht gesehen hatte? Hatte er seine Torpedos schon verschossen? War er vorn bereits unter so mächtigem Feuer gewesen, daß er jetzt an nichts anderes dachte, als „fort von hier"? Ich weiß es nicht! Ships that pass in the night!

So verging die Nacht, und der Morgen dämmerte. Um 2 Uhr 15 Minuten trieb ein brennendes Schiff an uns vorbei, wohl der englische Panzerkreuzer „Black Prince". Das ganze Schiff eine Glut. Schon längst konnte da kein lebendes Wesen mehr an Bord sein. Um 3 Uhr 10 Minuten hörten wir an Backbord zwei große Detonationen, doch konnten wir nicht entdecken, was geschehen war. Oft mußten wir stoppen, weil die ganze Linie vor uns bei den vielen Torpedobootsangriffen in Unordnung kam. Schiffe fuhren beim Ausweichen vor den Angriffen und beim Hineinfahren in die feindlichen

Boote aus der Linie hinaus, schlugen Kreise und mußten sich dann an irgendeiner Stelle wieder einschieben. So war die „Nassau“, die ursprünglich an der zweiten Stelle der ganzen Linie gestanden hatte, allmählich das letzte Schiff in der Linie und damit unser Vordermann geworden. Es war für unseren Navigationsoffizier und den Wachoffizier keine kleine Aufgabe, das Schiff stets auf dem richtigen Abstand von der Linie zu halten, so daß wir sie nicht in der Dunkelheit verloren.

Als die erste Morgendämmerung begann, glaubten wir bestimmt, mit der ganzen englischen Flotte von neuem ins Gefecht zu kommen. Alle Vorbereitungen für die Tagschlacht waren getroffen. Die Richtungsweiseranlage des Turmes „Bertha“ war von „Heinzelmännchen“ und seinen Getreuen wieder in Ordnung gebracht worden.

So standen wir denn vorn auf der Kommandobrücke und spähten in die Nacht und in den beginnenden Morgen hinein. Die Torpedobootsangriffe schienen aufgehört zu haben. Plötzlich — es war um 3 Uhr 50 Minuten vormittags — hörten wir eine starke Detonation, und vor uns steigt eine riesige Feuersäule gen Himmel. Sie sieht von weitem aus, wie die Riesenfeuergarbe eines Brillantfeuerwerkes, das vor uns abgebrannt wird. Wir sehen, daß unsere beiden Vorderleute mit hart Ruder nach Backbord abdrehen. Was war da vorn vor sich gegangen? Welche Katastrophe hatte sich da abgespielt? Unser Schiff durchschnitt weiter die Fluten, wir hielten Kurs durch und passierten so die Stelle, wo das Gewaltige geschehen war. Wir sahen uns überall um, ob wir irgendwelche Schiffstrümmer oder Menschen im Wasser treiben sahen. Aber nichts war zu sehen! In dem Augenblick, als wir über die Stelle der Katastrophe fuhren, konnten wir uns keine Vorstellung von dem machen, was hier geschehen war. Und doch war noch wenige Minuten vorher die „Pommern“, ein Linienschiff von 13000 Tonnen, hier gefahren! Ein englisches Torpedoboot hatte sich bis an die

Grenze der Sichtigkeit herangeschlichen und die „Pommern“ torpediert. Das Schiff muß in Atome zerstoben sein, so daß wenige Minuten hinterher auch nicht die geringste Spur von ihm zu sehen war. Kein Mensch der gesamten Besatzung wurde gerettet. Mein lebensfroher Freund und Jahrgangskamerad Korvettenkapitän Elle fand auf der „Pommern“ den Heldentod. Er hatte als Artillerieoffizier immer so viel Ärger und Mühe mit dem torpedoschußsicheren Unterbringen der Munition gehabt, — nun hatte das alles doch nichts genützt. Denn offenkundig hatte der Torpedo gerade eine Munitionskammer getroffen. Daß es die „Pommern“ gewesen war, die hier in die Luft geflogen war, erfuhren wir erst tags darauf.

Um 4 Uhr 10 Minuten fing das vor uns stehende zweite Geschwader an zu schießen. Wir ließen „Klar Schiff zum Gefecht“ anschlagen, denn wir glaubten bestimmt, daß es nunmehr zur großen Entscheidungsschlacht kommen würde. Aber es ergab sich, daß es nur ein englischer Zerstörer war, der sich zu nahe herangewagt hatte und nun unter Feuer genommen wurde. Vielleicht war es derselbe, der kurz vorher die „Pommern“ torpediert hatte. Jedenfalls erging's ihm jetzt übel: Der Zerstörer, der gar nicht weit von uns entfernt stand, wurde vor unseren Augen in Brand geschossen und schloß sich nun als letzter dem grausigen Zuge der lebenden Fakkeln an.

Mittlerweile war die Sonne aufgegangen. Hunderte von Doppelgläsern und Sehrohren suchten auf allen Schiffen den Horizont ab, aber nirgends war etwas vom Feinde zu entdecken. Die Flotte setzte ihren Marsch nach Süden fort und noch am Nachmittage des 1. Juni liefen wir in Wilhelmshaven ein. Unser Schiff war sehr stark zerschossen, an vielen Stellen waren ganze Abteilungen in wüste Trümmerhaufen verwandelt. Aber vitale Teile waren nicht getroffen, die Maschinen, die Kessel, die Steuereinrichtungen, die Schraubenwellen und fast sämtliche Hilfsmaschinen waren dank des starken Panzers unbeschädigt geblieben. Die Maschinenräume

waren lange Zeit mit giftigen Gasen erfüllt gewesen, aber unter Benutzung der Gasmasken hatte das Maschinenpersonal — wenn auch unter Verlusten — weiterarbeiten können. Das ganze Schiff war mit Tausenden von großen und kleinen Sprengstücken übersät. Unter den Sprengstücken fanden wir zwei fast unbeschädigte 38 cm-Geschoßkappen, mächtige Stücke von der Form von großen Kübeln, die später in der Kommandantenkajüte und in der Offiziersmesse als Sektkühler Verwendung fanden — wenn wir auch annehmen mußten, daß sie uns von unseren englischen Gegnern nicht zu diesem Zwecke an Bord geworfen waren. Der Gürtelpanzer war mehrmals durchschlagen worden, aber die Lecks hatten stets gedichtet oder das einströmende Wasser in kleineren Abteilungen lokalisiert werden können.

In Wilhelmshaven begruben wir unsere Toten, annähernd 200 vom „Derfflinger“, die jetzt auf dem dortigen Ehrenfriedhofe ruhen.

Am 4. Juni besichtigte der Kaiser unser Schiff und dann ging’s zur sechsmonatigen Ausbesserung in die Werft nach Kiel. Mit zahlreichen artilleristischen und sonstigen Verbesserungen ausgestattet, waren wir im Dezember 1916 wieder kampfbereit. Aber die Skagerrak-Schlacht ist das letzte Zusammentreffen unseres Schiffes mit unseren Feinden geblieben, wenigstens solange am Heck unseres Schiffes die Flagge geweht hat, der wir den Eid der Treue geschworen hatten! Jetzt ruht auch dieses stolze Schiff in der Bucht von Scapa Flow auf dem Grunde des Meeres.

Elftes Kapitel.

Betrachtungen über die Skagerrak-Schlacht.

Als am Morgen des 1. Juni die Sonne aufging, stand die deutsche Flotte auf der Höhe von Hornsriff, also auf demselben Breitengrad, auf dem die dänische Stadt Esbjerg liegt. Als wir damals weit und breit vom Feinde nichts entdecken konnten, fiel mir in diesem Moment, ich gestehe es offen, ein Stein vom Herzen, denn mit unserem zerschossenen Schiff, besonders mit der dezimierten Artillerie, hätten wir keinen siegreichen Kampf mit einem an seiner Artillerie unbeschädigten Großkampfschiff bestehen können. Ich hatte auch schon fast die gesamte Munition der Türme „Anna" und „Bertha" verschossen, und an den Rest der Munition in den Türmen „Cäsar" und „Dora" war nicht heranzukommen, da die Türme noch ganz mit giftigen Gasen erfüllt und die Munitionskammern geflutet waren. Für unsere Flotte und für unser Vaterland bedauere ich es aber aus tiefstem Herzen, daß es damals nicht zum Endkampfe gekommen ist. Und sicher ist diese Tatsache ein großer Schmerz und eine getäuschte Hoffnung auch für unseren Flottenchef, den Admiral Scheer, gewesen. Dem Engländer wäre es ein leichtes gewesen, uns frühmorgens zur Schlacht zu stellen. Er hatte ja die ganze Nacht über durch seine Kreuzer und Torpedoboote Fühlung mit uns gehalten. Der englische Flottenchef war also dauernd funkentelegraphisch über jede unserer Bewegungen unterrichtet worden. Es wäre das größte Glück für unser Vaterland gewesen, wenn es

damals bei Hornsriff, also nicht sehr weit von Helgoland entfernt, zur Schlacht gekommen wäre. Nach den Erfahrungen des 31. Mai zu schließen, wäre noch manch englisches Schiff restlos vernichtet worden, und es hätte eines ungeheuren Munitionsaufwandes bedurft, deutsche Großkampfschiffe völlig kampfunfähig zu machen. Hätte Jellicoe am 1. Juni bei Hornsriff die Entscheidung gesucht, so hätte Englands Flotte zweifellos ihren Platz als stärkste Flotte der Welt an Amerika abtreten müssen. Ich gebe gern zu, daß an eine völlige Vernichtung von Jellicoes Flotte am 1. Juni nicht zu denken war. Aber als genauer Kenner unserer Schiffe und unserer Schiffsartillerie sowie als guter Kenner der englischen Schiffe und ihrer Schiffsartillerie und auf Grund meiner artilleristischen Erfahrungen in der Skagerrak-Schlacht glaube ich mit Bestimmtheit behaupten zu können, daß eine restlos durchgekämpfte Seeschlacht zwischen dem englischen und dem deutschen Linienschiffsgros dem Gegner eine sehr große Anzahl Großkampfschiffe gekostet hätte. Am 31. Mai war es Admiral Scheer nach seiner Rückwärtsbewegung aus den „Klauen des Löwen" nicht möglich, noch vor Anbruch der Dämmerung die Flotte in eine neue, taktisch günstige Aufstellung zur Schlacht zu bringen. Und eine Nachtschlacht zwischen zwei so starken Flotten war ein Ding der Unmöglichkeit. Trotz aller für Nachtgefechte vorgesehenen Erkennungszeichen wäre eine wüste Mêlée, eine Zerfleischung von Schiff gegen Schiff, ohne Kenntnis ob Feind oder Freund, unvermeidlich gewesen. Aber selbst wenn wir als „kühne Hasardeure" eine Nachtschlacht angestrebt hätten, — die englische Flotte mußte sie vermeiden! Sie hätte sich in der Nachtschlacht all der Vorteile ihrer zahlenmäßigen Übermacht, ihrer überlegenen Geschwindigkeit, ihrer weittragenden Geschütze begeben und alles dem blinden Zufall überlassen. Jellicoe handelte vollkommen richtig, daß er sich abends loslöste und seine Geschwader während der Nacht so geschickt irgendwohin führte, daß sie von unseren,

die Umgebung des Schlachtfeldes planmäßig absuchenden Torpedobootsflottillen nicht gefunden wurden. Und Jellicoe handelte auch strategisch völlig richtig, indem er sich am 1. Juni überhaupt nicht wieder zur Schlacht stellte. Mit der Verwendung der englischen Flotte als „fleet in being", also allein durch ihr Vorhandensein, hatte sie bisher die ihr gestellte Aufgabe restlos gelöst. Die Skagerrak-Schlacht unterbrach den von ihr als „fleet in being" ausgeübten Druck nicht eine Minute. Hätte Jellicoe am 31. Mai die Skagerrak-Schlacht nicht angenommen und wäre, um seine Flotte unbeschädigt zu erhalten, statt dessen in seinen Ausfallhafen Scapa Flow zurückgegangen, so hätten wir die uns gestellte Aufgabe, Handelskrieg im Skagerrak und Kattegatt, durchführen können und hätten damit die Seeherrschaft in der Nordsee für eine Zeitlang besessen. Die Durchführung unserer Aufgabe wurde uns aber durch die Skagerrak-Schlacht vereitelt. Dadurch aber, daß Jellicoe am 1. Juni unsere den deutschen Minenfeldern und heimatlichen Häfen zusteuernde Flotte nicht angriff, gab er die Seeherrschaft keinen Augenblick preis. Wozu sollte er in diesem strategischen Schachspiel noch einen Figurenaustausch vornehmen, wo doch seine Stellung so war, daß ein Mattsetzen des Gegners auch so erfolgen mußte? Jellicoe ging zurück nach Scapa Flow. Er ließ sich, als er später Beatty als Flottenchef Platz machte und sein König ihn zum Lord machte, den Namen eines „Viscount of Scapa" geben! Damals spöttelte manch einer in Deutschland und wohl auch in England, daß sich ein Admiral seinen Namen nach einem öden Platz geben ließ, an dem seine Flotte vier Jahre fast dauernd zu Anker gelegen hatte. Und doch hat dieses vierjährige Ankern der englischen Flotte entscheidend dazu beigetragen, daß jetzt unsere gesamte Kriegsflotte nach eben diesem Scapa Flow geführt werden mußte und daß sie jetzt auf dem Meeresgrund der Bucht von Scapa Flow liegt. Welcher Triumph für den „Viscount of Scapa"! Als nach der Skagerrak-Schlacht der

englische Glaube an den Sieg schwer erschüttert war, veröffentlichte Churchill im Oktoberheft der Zeitschrift „London Magazine“ eine Reihe von Aufsätzen über den Land- und Seekrieg. Das, was er darin über den Seekrieg und die Skagerrak-Schlacht gesagt hat, ist meiner Meinung nach richtig. Leider! Wir hätten damals daraus folgende Lehre ziehen müssen: Die englische Flotte stellt sich nur zur Schlacht außerhalb unserer Minenfelder und in gewisser respektvoller Entfernung von unseren U-Bootsbasen und Küstenbefestigungen. Eine Seeschlacht muß aber von uns trotzdem unbedingt angestrebt werden, wollen wir überhaupt nur den Versuch machen, uns dem eisernen Griff zu entziehen, mit dem England uns würgt. Also müssen wir die englische Flotte an ihrer eigenen Küste aufsuchen und dort bekämpfen.

Hiergegen ist angeführt worden, daß der U-Bootskrieg nur mit einer intakten Hochseeflotte durchzuführen gewesen sei, daß unsere Kriegshäfen hoffnungslos verblockt worden wären, wenn wir unsere Flotte verloren hätten. Dagegen ist zu sagen: Erstensmal war der Kampf mit der feindlichen Flotte nicht von vornherein gleichbedeutend mit dem Verlust unserer ganzen Flotte. Skagerrak dürfte dies bewiesen haben. Und zweitens hätten die uns auf jeden Fall verbleibenden Seestreitkräfte an Kreuzern, älteren Linienschiffen und Torpedobooten in Verbindung mit unseren U-Booten, Minenlegern, Minensuchern, Luftschiffen, Flugzeugen und den Küstenbefestigungen genügt, um den U-Bootskrieg durchzuführen. Auch stand uns ja immer noch das Kattegatt als Ausfallpforte für unsere U-Boote zur Verfügung. In Flandern ist der U-Bootskrieg unter viel schwierigeren Umständen ohne Flotte durchgeführt worden, als wir sie in der Nordsee hatten. Und eine entscheidende Hochseeschlacht sollte ja auch gerade den U-Bootskrieg unnötig machen, sollte den Krieg einem raschen Ende entgegenführen.

Ich will uns durch diese Betrachtungen nicht die Freude an unserem Teilsieg über die englische Flotte vor dem

Skagerrak verderben. Aber diesem Sieg ist es ergangen, wie letzten Endes jedem einzelnen unserer Siege zu Wasser und zu Lande: Den Endsieg hat er dem deutschen Volke nicht erzwingen können. Aber er wirkte damals auf die Flotte wie ein Stahlbad, gab dem deutschen Volke neue Kraft und Vertrauen auf die Zukunft und hat viel zum Ansehen des deutschen Volkes beigetragen. Für England war es ein böser Tag, als wir 10000 englische Seeleute zusammen mit den stolzesten englischen Schiffen auf den Grund des Meeres sandten, während nur wenig mehr als 2000 deutsche Seeleute ihr Leben unter der siegreichen Flagge hinzugeben brauchten.

Der in einem Sonderabdruck der „Fremden Presse" des Nachrichtenbureaus des Reichsmarineamtes abgedruckte Auszug aus den Aufsätzen Churchills im „London Magazine" (Herbst 1916) ist im Anhang beigefügt. Ebenso ein Gedicht „Derfflinger am Skagerrak" von Conrad Müller, das unmittelbar nach der Schlacht unter dem Eindruck persönlicher Schilderung von „Derfflinger"-Mannschaften entstanden ist.

Ich schließe meine Erzählungen von dem größten Tag zur See, den wir Deutsche erlebt haben, mit dem Wunsche, daß mein Büchlein und der Aufsatz Churchills für manchen Deutschen die Veranlassung sein möge, sich weiter Klarheit darüber zu verschaffen, welchen ungeheuren Einfluß die Seeherrschaft auf die Weltgeschichte gehabt hat und auch in Zukunft stets haben wird. Und ich spreche die Hoffnung aus, daß sich in kommenden Jahren noch mancher Deutsche, stolz darauf Deutscher und Seemann zu sein, wird Seewind um die Nase pfeifen lassen!

Wohl sind wir ein armes Volk geworden. Wohl sind wir in unserer nationalen Ehre schwer gedemütigt worden. Aber den Mut zu neuen Taten wollen wir uns deswegen nicht nehmen lassen. Denken wir an das Wort:

Geld verloren — Nichts verloren!
Ehre verloren — Viel verloren!
Mut verloren — Alles verloren!

ANHANG

1.

Auszug aus den im Herbst 1918 im „London Magazine“ veröffentlichten Aufsätzen des englischen Marineministers Churchill.

Vom ersten Tage des Krieges an hat die englische Marine die volle und unbestrittene Seeherrschaft ausgeübt. Die überlegene Schlachtflotte auf ihrer Station im Norden beherrscht alle offenen Weltmeere, so lange sie nicht herausgefordert und nicht geschlagen wird. Sie ist die alles beherrschende Vorbedingung für alle Unternehmungen des Verbandes auf jedem Kriegsschauplatz, das unbedingte Veto für jede Auslandsbetätigung des Feindes. Obgleich die Linienschiffsgeschwader der Großen Flotte erst ein einziges Mal für ein paar kostbare Augenblicke mit den deutschen Schiffen im Kampfe waren, obgleich ihnen jede Gelegenheit zur Entscheidungsschlacht versagt war, haben sie doch von Anfang an alle Früchte eines vollkommenen Sieges genossen. Hätte Deutschland niemals ein Großkampfschiff gebaut oder wären alle deutschen Großkampfschiffe versenkt, die alles leitende, gesetzmäßige Macht der englischen Marine hätte nicht wirksamer sein können. Auch ohne ein Trafalgar sind die vollständigen Folgen eines Trafalgar andauernd wirksam gewesen, und zwar mit einer unerhörten Strenge. Das gesamte ungeheure Geschäft des englischen und verbündeten Handels- und Transportverkehrs vollzieht sich ungehindert. Eine Versicherung von 1% deckt nicht nur die Kriegsgefahren, wie man sie vor dem Kriege verstand, sondern auch die Verluste

infolge des ungesetzmäßigen und unmenschlichen Unterseekrieges gegen Handelsschiffe. Verbandsarmeen können, beschränkt nur durch den Umfang des verfügbaren Schiffsraumes, nach jedem Teile der Welt gesandt und an ihren Landestellen unterhalten werden. Das Vereinigte Königreich, seine Kolonien, Festungen, Schutzgebiete und die seiner Bundesgenossen liegen sicher und unberührt da. Dem Feinde jedoch ist jeder Besitz außerhalb der Linie seiner Festlandsarmeen genommen worden oder er wird ihm genommen; auf dem weiten Spiegel der offenen See kann er keinen Kiel schwimmen lassen. Um einen Brief nach NewYork zu schicken, müssen die Deutschen tatsächlich ein eigenes Fahrzeug bauen, das unter Wasser fährt. Die diesige Luft der Nordsee, die finsteren und stürmischen Nächte, die ungeheuren Weiten der Meere und Ozeane sind kein Deckmantel, um vor der unaufhörlichen, allumfassenden Überwachung Schutz zu bieten, die jede deutsche Bewegung zu Wasser verbietet. Es liegt kein Grund dafür vor, daß dieser Stand der Dinge nicht unbegrenzt so weiter besteht. Der Glaube ist durchaus begründet, daß die unbegrenzte Fortdauer desselben — abgesehen von allen anderen Angriffsmitteln — das Schicksal des Kampfes entscheiden wird. Wir sind berechtigt, mit dieser Lage völlig zufrieden zu sein. Die Kriegsaufgabe der englischen Marine wird unbedingt gründlich und erfolgreich erfüllt. Ohne eine Schlacht haben wir alles, was die siegreichste Schlacht uns geben könnte. Das ist der Ausgangspunkt für alle Betrachtungen über den Seekrieg. Wir sind zufrieden!

Wenn die Deutschen mit dem Stand der Dinge nicht ebenso zufrieden sind, so liegt das Abhilfsmittel auf der Hand. Um sie von jeder Unbequemlichkeit, unter der sie leiden, zu erlösen, brauchen sie nur die Große Flotte aufzusuchen und vernichtend zu schlagen. Ist das geschehen, so würden für Deutschland alle Schwierigkeiten beendet sein. Die englischen Armeen könnten nicht länger auf dem

Festlande aufrecht erhalten werden; das Leben und die Industrie des Vereinigten Königreiches wäre gelähmt, die Munitionszufuhr abgeschnitten und das ganze Gebäude des Krieges, der Diplomatie und des Handels der Verbandsmächte würde mit einem Zauberschlage zusammenbrechen. Der Sieg in dem großen Kriege, der sichere, schnelle und endgültige Sieg, die Überwachung der Meere, die Beherrschung der Welt, die ganze Zukunft der Zivilisation liegt in ihrer Hand, wenn nur dieses erste Hindernis überwunden ist. Ihre Sache ist es zu handeln.

Die Betrachtung dieser einfachen Tatsachen wird dem Laienverstand deutlich machen, was so oft übersehen oder nicht begriffen worden ist, nämlich, daß die Handlungen der englischen Marine in Wirklichkeit offensiv und aggressiv sind. Wir haben die Initiative ergriffen und alle Vorteile geerntet; unser stiller Angriff auf die Lebensinteressen des Feindes geht ohne Aufhören weiter, Sommer und Winter, Tag und Nacht, jahrein, jahraus. Keine Kriegsverpflichtung verlangt von uns, weiter zu gehen. Der nächste Schachzug kommt den Deutschen zu. Es ist ein ganz einfacher und selbstverständlicher Zug. Wenn sie ihn unterlassen, so ist es, weil sie nicht stark genug dazu sind und es nicht wagen, ihn zu tun. Niemals war die Not größer oder das Abhilfsmittel offenkundiger.

Die obige Lage ist in sich vollständig und von unserem Standpunkt aus in sich durchaus befriedigend. Wenn wir zur Schlacht bei Jütland kommen, so treten neue und weitere Züge hinzu. Die Engländer hatten es überhaupt nicht nötig, jene Schlacht zu suchen. Ein strategischer Grund oder ein dahin wirkender Zwang, unsere Schlachtflotte in dänische Gewässer vorzuschieben, lag nicht vor. Wenn es uns beliebte, dahin zu gehen, so geschah es aus Eifer und dem Gefühl der Stärke. Ein heißer Wunsch, den vor uns hergetriebenen Feind in ein Gefecht zu verwickeln, und eine kühle Berechnung des weiten Spielraumes an Überlegenheit

rechtfertigten eine Bewegung, die aber keinerlei praktisches Bedürfnis notgedrungen verlangte. Was schadet es uns, wenn die deutsche Flotte einmal in See spazieren fährt? — Inwiefern würde eine solche Leistung die grimmige und tödliche Lage zur See ändern, aus der Deutschland ein Entkommen finden oder in der es umkommen muß? Wenn Deutschland das Glück wenden will, so muß seine Flotte nicht nur herauskommen; sie muß herauskommen und kämpfen bis zur endgültigen Entscheidung; es bleibt der englischen Flotte zur Entscheidung anheimgestellt, wo und unter welchen Bedingungen die Schlacht geschlagen werden soll.

Wenn wir demnach hören, daß Sir John Jellicoe über die Nordsee eilt, seine Schlachtflotte mit äußerster Fahrt den deutschen Küsten zusteuernd, Admiral Beatty und seine Schlachtkreuzer weit voraus; wenn wir sehen, wie diese großen Schiffe südostwärts dampfen, weißen Schaum vor dem Bug, schwarze Rauchsäulen über ihren Dreibeinmasten, dann müssen wir uns sofort sagen: „Was für eine Übermacht muß der in Händen haben!" Sicherlich würde die englische Flotte nicht an der Küste des Feindes die Schlacht suchen, wenn sie sich nicht nur stark genug fühlte, ihn zu schlagen, sondern auch stark genug, um alle noch weiter damit verbundenen Gefahren zu laufen und die Nachteile auf sich zu nehmen, die mit einem Kampf weit von den eigenen Stützpunkten und in seinen gefährlichen Gewässern verbunden sind. Wir dürfen uns darauf verlassen, daß diese Entscheidung nur getroffen worden ist auf Grund der sorgsamsten (conservative) Stärkeberechnungen und mit einem wohlbegründeten Vertrauen. Angenommen z. B., wir hätten ein Dutzend unserer besten Schiffe verloren, so würden wir nicht imstande sein, noch weiter eine so abenteuerliche Politik zu verfolgen, sondern dann würden wir auf die sichere und weit stärkere Stellung zurückgehen, den Feind zu zwingen, geradezu nach unseren Küsten herüberzukommen, um die letzte Entscheidung zu suchen. So muß die Schlacht bei Jütland als

ein kecker Versuch angesehen werden, den Feind zur Schlacht zu stellen, ein Versuch, der aus dem durch die Ereignisse völlig gerechtfertigten Bewußtsein einer überwältigenden Überlegenheit entsprang.

Die Bewegungen unserer Schlachtkreuzer und schnellen Linienschiffe dürfen mit Recht verwegener und unternehmungslustiger Art sein. Diese schnelldampfende Flotte ist zum mindesten dreimal so stark, wie die schnellen schweren Schiffe des Feindes. Sie kann von keiner Streitmacht, die stark genug wäre, um ihr gefährlich zu werden, eingeholt oder zur Schlacht gezwungen werden. Mit deutschen Linienschiffen braucht sie sich nie in den Kampf einzulassen. Sie kann sich der gesamten deutschen Flotte nähern, ohne der Unterstützung zu bedürfen, und kann ganz in der Nähe weit überlegener Streitkräfte bleiben, ohne sich bloßzustellen oder in einer entscheidenden Weise auf ein Gefecht einzulassen. Wenn Sir David Beatty 100 Seemeilen vor Sir John Jellicoe steht, so ist er weder außer Verbindung, noch außer Fühlung mit ihm. Die gegenseitigen Stellungen sind vollkommen gesichert und befriedigend. Beatty kann in jedem Augenblick zurückgehen, oder Jellicoe kann ihn zurückrufen. Der Verkehr ist ununterbrochen und die Lage völlig in ihrer Gewalt. Die einzige Gefahr liegt darin, daß ein einzelnes Schiff nicht mitkommen kann. Aber so hart es auch sein mag, einen Genossen im Stich zu lassen, so sollte man es doch nicht zulassen, daß dies an sich der Grund für eine allgemeine Schlacht mit der feindlichen Schlachtflotte würde. Unter diesem Vorbehalt sind die Bewegungen unserer schnellen Flotte gänzlich frei. Von einer Unbesonnenheit oder Überstürzung im Hinblick auf den weiten Abstand zwischen den schnellen Schiffen und der Großen Flotte im Augenblick des Schlachtbeginns kann gar nicht die Rede sein.

Die Schlacht wurde durch den Angriff von sechs englischen Schlachtkreuzern auf fünf deutsche eröffnet — wobei die englischen Schiffe an Geschoßgewicht weit überlegen

waren. Der Feind zog sich erklärlicherweise auf seine eigene anmarschierende Schlachtflotte zurück. Während der Schlacht erhielten wir Verstärkung, erstens durch die vier schnellen Linienschiffe („Queen Elizabeths“) und zweitens durch Admiral Hoods drei ältere Schlachtkreuzer. Somit war, was die schnellen Streitkräfte der beiden Flotten anlangt, die englische Überlegenheit zahlenmäßig wie 13 zu 5 und an Geschützstärke mindestens wie 4 zu 1. — Als die deutsche Hochseeflotte auf dem Kampfplatze erschien, vermied Beatty mit Leichtigkeit eine allgemeine Schlacht mit ihr durch das einfache Mittel, daß er seine Geschwindigkeit steigerte und die deutschen Schlachtkreuzer zwang, mit ihm Schritt zu halten oder von ihm überflügelt (crossed) zu werden. So liefen die schnellen Schiffe von der deutschen Hochseeflotte weg, und nur die Schiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse am Ende unserer Linie standen ernstlich mit den vordersten feindlichen Linienschiffen im Gefecht, wozu sie ja auch wohl geeignet waren. Alles dies scheint natürlich und befriedigend zu sein. Erstaunlich ist es jedoch, daß das Feuer der sehr überlegenen englischen Batterien in den drei Stunden der Schlacht keine entscheidenden Ergebnisse auf die feindlichen Schlachtkreuzer zuwege brachte. Die „Lützow“ wurde zum Sinken gebracht. „Seydlitz“ und „Derfflinger“ wurden schwer getroffen und die anderen beiden arg mitgenommen. Die wechselnden Dunstbänke gaben uns alles in allem das schlechtere Licht. Die Vernichtung dreier unserer Schiffe verminderte unsere Streitkräfte in einem kritischen Augenblick. Aber die Tatsache, daß vier von fünf der deutschen Schlachtkreuzer während des ganzen Zeitraumes der Schlacht andauernd dampften und feuerten und schließlich entkamen, ist bemerkenswert. Die leichteste Erklärung ist die, daß es dem viel schwereren Panzer zuzuschreiben ist, den diese sehr steifen Schiffe im Gegensatz zu unseren Schlachtkreuzern tragen. Auf alle Fälle hielten die Schiffe der „Queen Elizabeth“-Klasse, die am stärksten gepanzerten Schiffe der Welt, ein

fürchterliches Schießen an Zahl überlegener deutscher Linienschiffe aus, ohne irgendeinen Verlust oder eine Einbuße an Gefechtskraft. Soweit es zur Zeit möglich ist, Lehren aus diesem Ereignis zu ziehen, scheint der Wert des starken Panzers erwiesen. Als die beiden Gros ins Gefecht kamen war die englische Feuerüberlegenheit fast sofort erkennbar, obwohl nur ein Teil der englischen Schlachtlinie im Gefecht lag. Die deutsche Flotte brach das Gefecht ab und zog sich in der diesigen Luft und der sinkenden Dämmerung zurück. In dem kurzen, aber denkwürdigen Treffen erlitt sie ernsthafte Beschädigungen. Unzweifelhaft war das einzelne Schiff der englischen Schlachtflotte dem Gegner an Leistung überlegen, Schiff gegen Schiff, von der Überzahl ganz abgesehen. Es kann auch nicht bezweifelt werden, daß die Schlacht, hätte man sie fortgesetzt, nur zu einem Schluß geführt haben könnte, und dies wurde von dem Feinde erkannt und anerkannt.

Niemals hat eine Marine es nötiger gehabt, eine Schlacht zu schlagen und sich einen entscheidenden Sieg zu sichern, als die deutsche an jenem Tage. Nie konnte sie eine günstigere Gelegenheit erwarten. Ihr Gegner war bis vor ihre Tür gekommen. Er war weit entfernt von seinen Stützpunkten; er war in ihren eigenen gefährlichen Gewässern. Er ließ sich auf ein Verfolgungsgefecht ein, das den Deutschen alle erdenkliche Gelegenheit bot, ihn über Minenfelder und in den Hinterhalt von Unterseebooten zu leiten. Die geringe Sichtigkeit verhinderte ein Gefecht auf weite Entfernungen, gab ihnen gute Aussicht, ihre viel gepriesene Mittelartillerie zu verwenden, und begünstigte in jeder Weise die Grundsätze, nach denen ihre Flotte konstruiert und ausgebildet war. Und doch, trotz alledem, und obgleich sie einen Sieg so bitter nötig hatten, ließen sie sich auf die Probe nicht ein. So hoch schätzte die englische Flotte ihre Überlegenheit ein, daß sie jede Gefahr lief und sich stark genug fühlte, fast alle ihr zu Hilfe kommenden Vorteile aufzugeben, in der Hoffnung auf

eine Entscheidung, die sie strategisch gar nicht nötig hatte. So tief war die Überzeugung von ihrer Unterlegenheit in den Köpfen der deutschen Befehlshaber, so tief bestärkte sie darin der Eindruck von der Berührung mit dem Feinde, daß sie trotz aller auf ihrer Seite liegenden Vorteile die Schlacht ablehnten, wo doch ein Sieg in der Schlacht Deutschland gerettet haben würde. Von Mangel an Mut bei den deutschen Besatzungen und Befehlshabern kann nicht die Rede sein. Das wird von allen frank und frei bezeugt. Hier handelt es sich um kühle und wissenschaftliche Berechnung der kriegerischen Stärke, und da ist das Urteil vollständig und ganz deutlich. Die Seekriegsgeschichte berichtet von keiner stolzeren Behauptung der Kampfüberlegenheit auf Seiten der stärkeren Flotte und von keinem mehr erniedrigenden Eingeständnis der Ohnmacht auf Seiten des Schwächeren, beides durch die Tatsachen und Ereignisse völlig gerechtfertigt, als von dieser Schlacht bei Jütland.

Daß der Torpedo verhältnismäßig wenig imstande war, den Lauf der allgemeinen Seeschlacht zu beeinflussen, ist ebenso klar und für uns ebenso befriedigend. Die stärkere Marine verläßt sich hauptsächlich auf die Stärke des schweren Geschützes in der Schlachtlinie. Darauf gründet sich unser ganzes System, unsere ganze Auffassung vom Seekriege. So ist es in der Vergangenheit immer gewesen und trotz aller Wandlungen, welche die fortschreitenden Erfindungen nötig gemacht haben, blieb es die Grundlage jeder Politik der Admiralität. *Die erste Seemacht verläßt sich auf das Geschütz; die zweite muß ihre Hoffnungen auf den Torpedo setzen.* Die Konstruktionspläne und der Bau deutscher Schiffe jeder Klasse, die Organisation ihrer Flotte entspricht in jeder Hinsicht diesem Grundsatz. Die englische Marineanschauung war, während sie dem Grundgedanken von der Macht des Geschützes treu blieb, in jüngster Zeit in wachsendem Maße von der Drohung der Torpedowaffe voreingenommen worden. Es schien tatsächlich schwierig, sie nicht als ein möglicherweise

entscheidendes Kampfmittel zu behandeln. In der Schlacht bei Jütland aber haben wir 60 oder 70 große Schiffe der beiden Marinen während nahezu 20 Stunden, bei Tageslicht und in der Dunkelheit, sich in Gewässern bloßstellen sehen, die von fast 200 verwegen geführten Über- und Unterwasser-Torpedofahrzeugen verseucht waren. Auf englischer Seite wird nur ein einziges Schiff, die „Marlborough", getroffen, ohne gezwungen zu sein, das Feuer einzustellen, während all die rücksichtslose Verwegenheit unserer eigenen Flottillen nicht mehr als drei oder vier Opfer einbrachte. Dies ist vielleicht die überraschendste und für uns eine der beruhigendsten Erscheinungen der Schlacht.

Es wird gefährlich sein, aus den Erfahrungen einer einzelnen Schlacht zu entscheidende Schlüsse zu ziehen oder anzunehmen, daß der lange und stets verschärfte Wettstreit zwischen der Kanone und dem Torpedo mit der unbestrittenen Herrschaft der ersteren geendet hat. Soweit aber diese Schlacht den Weg weisen kann, so deutet sie unweigerlich auf den Vorrang der Geschützkraft und weist dem Torpedo eine Nebenrolle zu, wenn es sich um die großen Entscheidungen handelt. Und hier sehen wir wiederum die harte Regel des Seekrieges unserer Zeit: „Der stärksten Marine alles, der nächststärksten nichts." „Von dem aber, der nichts hat, wird auch das genommen werden, das er hat."

Alles in allem ist es erstaunlich, daß die Folgen selbst einer mäßigen Überlegenheit zur See so vollständig und weitreichend sind. Nimm zwei Marinen, deren Stärke sich wie 16 zu 10 verhält. Haben sie an den Vorteilen der Seemacht in demselben Verhältnis Anteil? Überwacht die stärkere 16 Meeresteile und die schwächere zehn Teile? Überwacht die schwächere fünf Teile? Überwacht sie auch nur einen einzigen? Nein, wahrhaftig nicht. Die offene See kommt ganz und gar dem Stärkeren zu. Nichts bleibt dem Schwächeren — seine Ausgaben bringen nichts ein; seine Anstrengungen bleiben ohne Lohn. Es kann nicht einmal, wie in den alten

Segelschiffstagen, ein verlängerter Kreuzerkrieg solange geführt werden, wie die schwächere Hauptflotte außerstande ist, eine Entscheidungsschlacht zu schlagen. Die Vernichtung jedes Kreuzers oder jedes Handelsfahrzeuges unter seiner Flagge, ja jedes Stützpunktes und jeder Niederlassung im Auslande ist nur eine Frage der Zeit. Bei diesem Wettstreit gibt es keine Trostpreise.

Es ist merkwürdig, daß die öffentliche Meinung geneigt zu sein scheint, Unternehmungen zur See kritischer, ja befangener zu beurteilen, als Unternehmungen zu Lande. Zu Lande kamen große Verluste vor, zuweilen zwecklos, zuweilen mit sehr geringen und unzureichenden Ergebnissen. Mißwirtschaft, Unentschlossenheit, Halsstarrigkeit, Tollkühnheit spielen ihre Rolle und führen zu schrecklichen Ereignissen. Aber in der Rotglut des Kampfes läßt sich nichts genau unterscheiden. So vieles ist stets fraglich, so vieles ist dunkel, so viel Gelegenheiten sind da, das Bild zu verwirren und den Ausgang zu verwischen. Und durch alles hindurch schimmert die unermüdliche Tapferkeit der Truppen, ihr edelmütiges Opfer, die überragende Notwendigkeit, sie, und nicht den Feind zu ermutigen. Öffentliche Urteile über Ereignisse zu Lande sind deswegen entweder nachsichtig oder abwartend. Mit der Marine ist es ganz anders. Die See ist eben und klar. Auf ihrer Oberfläche ist jedes Fahrzeug zu sehen — ein genaues Ziel. Verliert man eins, so ist das ein Ereignis, worüber nicht zu streiten ist. Der einfachste Verstand kann die Tatsache beurteilen, daß es nicht mehr da ist. Verliert man auch nur ein einziges Schiff, so gilt das als ein Unglück, die Folge irgendeiner einfachen Ursache — Nachlässigkeit, Voreiligkeit, Unfähigkeit, für die irgendeiner getadelt oder bestraft werden muß! Und doch hat sicherlich ein Admiral größeren Anspruch auf die Großmut seiner Landsleute als ein General. Seine Kriegführung ist fast gänzlich neuartig. Kaum einer hatte überhaupt jemals irgendwelche Erfahrung im Seekampf gehabt. Alle hatten sie erst die fremdartigen,

neuen und unberechneten, ja in Friedenszeiten meistenteils unberechenbaren Bedingungen zu lernen. Mögen auch Generale in hohen Kommandostellen, welche von ihren Fernsprechern in Schlössern meilenweit hinter der Front Befehle zu verzweifelten Angriffen zu geben haben, oft das Gefühl haben, daß es eine ungeheure Erleichterung wäre, sich für eine Weile auf das Gefechtsfeld zu begeben, so bleibt doch die Tatsache bestehen, daß ihnen dies durch die Bedingungen des Krieges heutzutage versagt ist. Aber der Admiral auf seiner Brücke, der seine Flotte oder sein Geschwader in eigener Person in die Schlacht führt, dessen stolz wehende Flagge das Ziel des vereinigten Feuers ist, der von Augenblick zu Augenblick fast mit einer Gebärde den Gang der größten und heftigsten Schlacht leitet, wie die Kriegerkönige und Paladine des Altertums, der ist eine Heldengestalt. Der gemeine Mann in der Flotte ist lange nicht solchen Gefahren ausgesetzt wie Jellicoe und Beatty. Kein höherer General, wie bewundernswert er auch sei, hat persönlich und unverzüglich, mitten im Donnersturm der Schlacht, den augenblicklichen Tod vor Augen, so wissenschaftliche, so gräßliche, so peinlich genaue Fragen zu lösen wie er. Mächtige Schiffe, jedes als Kriegsmittel mindestens einer ganzen Infanteriedivision gleichwertig, verschwinden in einer einzigen Explosion und hinterlassen nicht einmal eine Spur. Ein Drittel des Schlachtkreuzer-Geschwaders in ein paar Minuten vernichtet, Schiffe von größter Wichtigkeit dahin für immer, das Schicksal der Sache der Verbandsmächte, das Schicksal des englischen Reiches, der Ausgang des Weltringens, alles steht auf dem Spiel, hängt in der Schwebe, überall von dem Unbekannten verborgen! Sicherlich, von allen persönlichen Feuerproben des großen Krieges ist dies die höchste Prüfung, dies der wahre Ruhm.

2.

Aus „Gedichte zur Seeschlacht vor dem Skagerrak“, zusammengestellt vom Kommando der Hochseeflotte:

„Derfflinger“ am Skagerrak.

Zu Gusow in heiliger Kirchengruft
Schläft Brandenburgs tapferster Degen;
Zuweilen, wenn nächtig die Glocke ruft,
Tut leise der Alte sich regen;
Man sieht einen Schimmel ihn dann sich zieh'n
Still aus seines Schlosses Stalle,
Der sprengt hinüber nach Fehrbellin
Ins Feld mit dem Feldmarschalle.*)

Doch diesmal ging weiter sein Geisterritt,
Es flogen des Rosses Hufen,
Vorbei an Stettin, um das er einst stritt,
An Rügens kreidigen Stufen,
Vorbei an dem Sund, vorbei an dem Belt,
Bis das Skagerrak er erreichte,
Wo feuriger Donner das Meer erhellt,
Wo Hornsriff das Land umdeichte.

Dort lag sein stolzkühnes Patenschiff
Mit Briten im wildesten Kampfe;
Ein Regen von Stahl es wütend umpfiff
Mit Schwaden von Pulverdampfe,

---

*) Nach einer alten, heut noch fortlebenden Dorfsage in Gusow.

Haushoch sprangen Säulen aus Wogengrund,
Es zitterten Luft rings und Himmel,
Doch furchtlos brach ein der „Eiserne Hund“*)
In der Seeschlacht grauses Gewimmel.

Er packte mit seinem Eisenzahn,
Was ihm kreuzte die jagdfrohe Fährte;
Breitseits die Geschütze machten ihm Bahn,
Wenn Beattys Geschwader ihm wehrte:
So pirschte er sich an die Kön'gin heran,
„Queen Mary“, die starke, die feine,
Der Feinde Schauschiff, das prahlend gewann
Für sich den Sieg schon alleine.

Er deckte sie mit den Granaten zu,
Durch Panzer und Schotten es dröhnte,
Ihr Riesenleib, erschreckt aus der Ruh,
Im Tode nun zuckte und stöhnte;
Hochauf schoß rötlicher Wolkenglanz,
Mittschiffs sich senkten die Masten,
Versank in der Flut und Glut des Brands
„Queen Mary“ mit Mannen und Lasten.

Doch „Derfflinger“ weiter nur drauf und dran,
Mit äußerster Kraft gefahren;
Es schürten das Feuer zur Weißglut an
Schweißtriefend der Heizer Scharen;
Auf seiner Brücke der Kommandant,
Der vom Sieg und Hurra umrauschte,
Als Führer des Kreuzergeschwaders stand,
Wie Hipper sein Flaggschiff tauschte.

*) „Eiserner Hund“ benannten die Engländer den „Derfflinger“.

Wohl spürte auch er manche Wunde in sich,
An Löchern und Ehrennarben,
Von seinen Helden doch keiner wich,
Viel lieber sie klaglos starben;
Sie taten oben und unten die Pflicht,
Am Rohr, an Maschinen, am Steuer
Und wie bei der Übung so ruhig und schlicht
Bedienten das Schiff sie und Feuer.

Da lachte dem Alten das Herze gar froh,
Wie er sah sein Schiff an der Spitze;
Er dachte des Tages von Rathenow,
Des Reiterstückleins voll Hitze,
Sein Name strahlte von Flankenwand,
Sein Ruhm stand in herrlicher Pflege,
Da rief er, als er im Nebel schwand:
„Hie Zollern guet allewege!“

Conrad Müller.

Druck von Breitkopf & Härtel in Leipzig.

TIRPITZ ERINNERUNGEN

Neue, durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister

Ein stattlicher Band von 548 Seiten mit Bild des Verfassers

Preise geheftet 25 Mark, in vornehmem Einband, Titelzeichnung von Professor Tiemann, 35 Mark

Die Lektüre dieses Buches wird für jeden folgerichtig denkenden Deutschen ein erschütterndes Ereignis bedeuten. Der gefürchtetste Gegner unserer Feinde spricht zu uns. Der Einzige, der mit genialem Blick den Weg zum Siege erkannte, enthüllt, wie man ihn kaltstellte und weshalb Deutschland der Enderfolg versagt blieb. Tiefster Schmerz um alles Große, das uns verloren ging, spricht aus diesen Blättern, aber auch ein fester, stolzer Wille zum ehrenvollen Weiterleben.

„Vom Deutschtum zu retten, was noch zu retten ist, bleibt des Schweißes der Edlen wert. Unsere Hoffnung aber sei das kommende Geschlecht. Ein Sklavenvolk sind wir noch nie gewesen. Seit zweitausend Jahren hat unser Volk nach jähem Sturz immer wieder sich emporgehoben."

Mögen diese Worte, in denen die „Erinnerungen" ausklingen, im ganzen deutschen Volke Widerhall finden.

STEIN

Generalquartiermeister u. Kriegsminister a. D.

ERLEBNISSE UND BETRACHTUNGEN AUS DER ZEIT DES WELTKRIEGES

mit Bild des Verfassers

2. Auflage

Preis geheftet 10 Mark, gebunden 14,50 Mark

Aus einer Zuschrift an den Verlag: Es wird Ihnen als Verleger eine Freude sein, zu hören, daß ich seit Jahren kein Buch mit solchem Genuß und solcher Ergriffenheit gelesen habe, als dieses. Zunächst rein äußerlich, dieser großartige Stil, diese kurzen Sätze, wie gehacktes Eisen. Das ist echte deutsche Soldatensprache. Dann aber inhaltlich dieser Spiegel, der dem deutschen Volke vorgehalten wird.

Dieses Buch muß die Bibel des deutschen Volkes werden.

Die Kapitel Reichstag, Regierung, Heer sind das beste, was ich über diese Dinge je gelesen habe.

K. F. KOEHLER, VERLAG, LEIPZIG

LETTOW-VORBECK
MEINE ERINNERUNGEN AUS OSTAFRIKA

Vornehm illustriertes Prachtwerk; mit farbigem Bild des Verfassers und 20 Kunstbeilagen von Maler W. v. Rucktentell. Das Werk enthält außerdem 2 Landkarten und 21 in Faksimile wiedergegebene Gefechtskizzen von der Hand des Generals

Preis geheftet 28,50 Mark, in vornehmen Einband 35 Mark

Mit diesem Buche wird der geniale, nie besiegte Feldherr, der den ganzen ostafrikanischen Feldzug vom überragenden Standpunkt des Führers geleitet hat, seine und der Seinen stolze Taten für alle Zeiten in das Gedächtnis des dankbaren deutschen Volkes eingraben. Die Hochachtung, die Bewunderung der ganzen Welt hat sich General von Lettow-Vorbeck durch die grandiosen Leistungen, die er mit seinem Häuflein Getreuer, losgerissen von der Heimat, vollbrachte, errungen. Der Tapferste der Tapferen, der Führer dieser ruhmreichen Schar, er selbst schreibt das Heldenepos seiner Heldenkämpfer, ihnen allen zum Ruhme und uns zur Freude. Wir aber, die wir von ferne seinen Ruhmestaten, von denen wir nur indirekt durch die feindlichen Berichte zu hören bekamen, lauschten, sollten ihn ehren, indem wir ihn selber zu uns reden lassen.

ERINNERUNGEN AN DEN MARNE-FELDZUG

von Generaloberst

FREIHERR VON HAUSEN

mit Bild des Verfassers und mehreren Aufmarsch- u. Gefechtsskizzen

Preis geheftet 15 Mark, gebunden 20 Mark

Der Führer der 3. Armee, der dem Gegner an der Marne solche kraftvolle Schläge versetzte, daß Joffre und Foch jeden Augenblick glaubten, das französische Zentrum würde durchbrochen, hat auf Grund der Unterlagen des Großen Generalstabes eine höchst spannende Schilderung der Marneschlacht, untermischt mit lebenswahren, persönlichen Eindrücken niedergeschrieben, die eine prächtige Ehrenrettung der 3. Armee und ihres Führers geworden ist.

K. F. KOEHLER, VERLAG, LEIPZIG